This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

UC-NRLF
$B 97 265
YC 89177

W

REESE LIBRARY

OF THE

UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Received JUL 28 1893, *189* .

Accessions No. 52597. *Class No.* .....

NATIONALITÄT

UND

EISENBAHN-POLITIK.

NATIONALITÄT

UND

EISENBAHN-POLITIK.

Von

M. M. FREIHERRN VON WEBER.

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

WIEN. PEST. LEIPZIG.

A. Hartleben's Verlag.

1876.

Alle Rechte vorbehalten.

HE1051
.W3

52597

Druck von Friedrich Jasper in Wien.

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Vorrede.

Wer, wie der Verfasser, während mehr als einem Menschenalter seine ganze Thätigkeit der Praxis des Eisenbahnwesens gewidmet, fast alle Functionen in dessen Bereiche selbst ausgeübt und dabei die Gesammtentwicklung desselben unter den verschiedensten nationalen und localen Bedingungen unablässig im Auge behalten hat, der gewinnt einen sicheren diagnostischen Blick für die Unregelmässigkeiten in der Function des grossen Culturwerkzeuges und eine Auswahl von probaten Mitteln, die er zu ihrer Hebung und Linderung vorzuschlagen im Stande ist, stellt sich ihm von selbst in seinem Erfahrungsschatze, zur Hand.

Die Hauptkrankheit des Eisenbahnwesens ist, zur Zeit, in allen Ländern dieselbe. Sie besteht darin, dass die Eisenbahnen, aus Organen des öffentlichen Wohls, zu Handelsartikeln geworden sind.

Der Handelswerth des Artikels stieg mit seinem Preise. Das „Schiboleth bei der Schöpfung und beim Baue der Bahnen wurde: Hohe Anlagesumme, niedere Baukosten!“

Das für die Verwaltung hingegen verwandelte sich aus der Frage: „Ist sie fachtüchtig und ehrlich?“ in die andere: „Passt sie uns?“

Die Controlen der Gesellschafts-Organe wurden illusorisch, die der Regierungen zeigten sich fast überall unreif organisirt, und in ihrem staatlichen Formalismus der Geschmeidigkeit der Erscheinungen nicht gewachsen; es fehlte ihnen endlich die intellectuelle Armee für den Guerillakrieg in den tausend Verstecken der Speculation.

So musste, nach dem Zusammensturz der thörichten „Allvertrauensseligkeit“, die totale „Vertrauenslosigkeit“ naturgemäss hereinbrechen.

Wesen und Erscheinung der Krankheit waren überall nahezu dieselben, aber ihre Ursachen, ihre Intensität, ihr Verlauf, ihre Symptome waren verschieden, wie die localen und nationalen Bedingungen, unter deren kategorischem Imperativ sich das Eisenbahnsystem der verschiedenen Länder, in seinem Wesen total verschieden, entwickelte.

Auch die Mittel der Heilung werden daher total verschieden sein; wie, bei derselben Krankheit, dem einen Organismus das zum Gift werden kann, was für den anderen Arznei ist.

Nur zwei Tendenzen müssen Allen gemeinsam bleiben: Die Förderung des reellen Gemeinwohles den Eisenbahnsystemen wieder als Hauptzweck zurückzugeben, und: Uebel, deren Urquell ungesunde Finanzoperationen waren, nicht durch eben so ungesunde palliativ heilen zu wollen, deren Kosten, in letzter Instanz, erdrückend auf die Schultern des Steuerzahlers fallen müssen.

In keinem Staate Europas sind die politischen, nationalen und geographischen Momente, die bestimmend auf die Gestaltung des Eisenbahnsystemes einwirken, so complicirt, ja verworren und zugleich so mächtig, wie in Oesterreich. Es ist darin von allen andern Ländern drastisch verschieden individualisirt. Die in jenen gesammelten Erfahrungen sind daher fast werthlos für Oesterreich, und nur in weisester und vorsichtiger Modification, einigermassen anwendbar auf seine Verhältnisse.

Eine Eisenbahnpolitik, die wirklich die Ungesundheiten seines Eisenbahnwesens abzustellen befähigt sein soll, kann nur und ausschliesslich aus seiner eigensten Individualität, mit ihrer specifisch germanischen Culturbasis, heraus, construirt werden.

Ein fünfjähriges, mit Vorliebe und vom Standpunkte einer Stellung aus, die ihm alle Quellen der Kenntnissnahme erschloss, betriebenes Studium dieser Individualität des grossen und schönen Reiches, dem er damals diente, haben den Verfasser in den Stand gesetzt, seine reichen allgemeinen Erfahrungen zur Gestaltung positiver, aus der National-Eigenart Oesterreichs entwickelter Vorschläge, für die Lösung der hauptsächlichen Probleme, welche der österreichischen Eisenbahnpolitik zur Zeit vorliegen, zu verwerthen.

In der Ueberzeugung, dass sie, vermöge dieses ihres Ursprunges, und als Kundgebungen eines vollkommen unabhängigen Fachmannes, ein Anrecht auf gewissenhafte Prüfung haben und dass diese jedenfalls dazu beitragen könne, Anschauungen zu klären, Missgriffe zu verhüten und directen Nutzen zu stiften, übergiebt er sie, nebst einem kurzen Resumé eines Theiles der Studien, die zu ihrer Reifung gedient haben, der Oeffentlichkeit. *)

Niemand weiss besser als der Verfasser, dass seine kleine Arbeit gewiss nicht frei von Irrthümern und sonstigen Mängeln **) ist.

Gern und dankbar wird er daher jede, selbst die herbe Belehrung empfangen, die ihm von ehrenwerther, competenter Seite, mit offenem Helme und unbedecktem Namensschild, entgegen gebracht wird. — Die „Herren vom geschlossenen Visir“ aber, mögen es ihm verzeihen, wenn ihm, bei ihrem Gegenübertreten, die köstliche Scene mit dem bezahlten Klopffechter bei dem Turniere in Immermann's „Epigonen“ einfällt — und er sich demgemäss verhält.

Wien, 2. October 1875.

M. M. von Weber.

*) Ein Theil der Vorschläge und ihrer Motive ist schon in Berichten niedergelegt, die der Verfasser s. Z. bei sich bietenden amtlichen Anlässen, an das k. k. Handels-Ministerium erstattet hat. D. V.

**) Gewisse Wiederholungen des früher schon Gesagten sind nicht unabsichtlich, sondern zur Klärung des localen Ausdruckes erfolgt. D. V.

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

I.

Einleitung.

Man braucht nicht, mit mehreren der neueren Physiologen des Völkerlebens, die allgemeineren Erscheinungen desselben als mehr oder minder akut auftretende, geistige Epidemien zu betrachten, um die Herrschaft gewisser psychischer Strömungen anerkennen zu müssen, die sich, oft mit fast unbegreiflicher Intensität, über weite Bereiche verbreiten und deren Contagium die „Phrase“, deren Symptom das „Schlagwort“ ist. Geistige Epidemie, Schlagwort und Phrase.

Das Schlagwort „Eisenbahnpolitik“ ist in diesem Momente das redende Symptom für eine der intensivsten Bewegungen in der Volkswirthschaft der polizirten Staaten des europäischen Continents. Ihm schliesst sich in logischer Folge das des „Eisenbahnprogrammes“ an. Schlagwort „Eisenbahnpolitik.“

Verhältnissmässig wenigen von denen, die sich jene Worte zu täglichem Gebrauche dienen lassen, sind die Begriffe nach Umfang und Tiefe klar geworden, die sie decken. Eisenbahnprogramm.

In der That umfassen sie Thätigkeiten des Denkens und Schaffens, die zu den schwierigsten und complicirtesten gehören, die es giebt.

Das Wissen und Können, welches in der Kriegskunst Strategie und Taktik heisst, das heisst ungefähr in der Verkehrskunst: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnprogramm. In der That definiren sich die zu diesen bedeutsamen Worten gehörigen Begriffe am klarsten, wenn man sie als „Theorie und Praxis der Intentionen einer Regierung, in Bezug auf die Erscheinungen des Eisenbahnwesens“ bezeichnet. Definition beider Worte.

Die anscheinende Unbestimmtheit der Conturen, welche besonders den Begriff „Eisenbahnpolitik“ umschreiben, lässt in ihrem Bereiche, wie in dem der Staatspolitik, dem Dilettantismus und dem Nicht- oder Halbwissen ein breites Feld zur Kannegiesserei, die indess dort weit weniger harmlos und noch weit weniger berechtigt ist, als hier. Subjective Anschauungen machthabender Individualitäten können auf die Eisenbahnpolitik eines Landes weit weniger Einfluss nehmen, als auf deren Kriegs- und Friedenspolitik.

Es können zeitweilig Fehler in derselben begangen werden, sogar langwirkende, kostspielige, schwerwirkende Eisenbahnpoli-

tik direct durch Nationalität und Physis jedes Landes bedingt.

Missgriffe; im Grossen und Ganzen aber wird sie immer ein zu unmittelbares Product der geographischen Lage, der klimatischen und physikalischen Eigenschaften eines jeden Landes und der nationalen Begabung seiner Bewohner sein, als dass der Lauf ihrer Gesammtentwicklung nicht immer wieder, durch die unwiderstehliche Einwirkung jener Elemente, von Irrwegen zurückgeführt und der der Individualität jedes Landes genau angepasst werden sollte. Deshalb zeigt sich auch schliesslich das Eisenbahnsystem jedes Staates seinem Organismus, gerade so wie es ist, als Lebensbedingung, eingefügt.

Es bleibt unbenommen, mit weisen Modificationen, einzelnen Institutionen des einen Landes im anderen nutzbar zu machen; die Grundprincipien der Eisenbahnpolitik eines Landes aber in ein anderes überführen zu wollen, würde ein eben so absurdes und verderbliches Unternehmen sein, als ein Volk nach den Gesetzen eines anderen zu regieren, es zu zwingen, dieselben Früchte auf seinen Feldern zu bauen, dieselbe Sprache mit jenem zu reden.

Je tiefer und erschöpfender daher die Kenntniss ist, welche die Regierung eines Landes von denjenigen specifischen Eigenschaften ihres Landes nimmt, welche die individuelle Gestaltung seines Eisenbahnsystems bedingen, je rückhaltloser sie diesen Bedingungen Einwirkungen auf diese Gestaltung gönnt, je redlicher sie diese Gestaltung von unklaren und unreinen Beeinflussungen fern hält, um so directer und unentwegter wird ihre Eisenbahnpolitik mit den Wohlfahrtsbedürfnissen ihres Landes zusammenlaufen. Nichts ist gefährlicher, als subjectiven Anschauungen bedeutsamen Einfluss auf die zur Gewinnung dieser Kenntniss nöthigen Studien zu gönnen; Leidenschaften aller Art, absichtliche und unabsichtliche Missverständnisse, trüben dann deren Resultate.

Gefährlichkeit subjectiver Einflüsse auf die Eisenbahnpolitik.

In neuerer Zeit ist die politische Partei als ein Element in den Bereich der Erwägungen und Beschlüsse der Eisenbahnpolitik getreten, das verwirrender und täuschender kaum gedacht werden kann.

Politische Parteiverwirrendes Element in der Eisenbahnpolitik.

Je fester und ausschliesslicher daher jene Studien und ihre Resultate auf positiven Thatsachen beruhen und auf sachgemäss gefundene Zahlenwerthe gegründet sind, um so vertrauensvoller wird man Resolutionen aus denselben herleiten können. Eine geistvoll organisirte, redlich manipulirte Statistik der Productions- und Bewegungs-Erscheinungen, vornehmlich aber des Haupttheils der letzteren, **der Eisenbahn-Betriebs-Statistik,** wird daher das vornehmste Werkzeug für die entsprechende

Statistik, eine der Hauptgrundlagen rationeller Eisenbahnpolitik.

Gestaltung der Eisenbahnpolitik sein, ja sie ist ohne dasselbe nicht denkbar.*)

Eisenbahnpolitik von Ideen, Eisenbahnprogramm und Thatsachen beeinflusst.

Schon aus der oben gegebenen Definition der Begriffe „Eisenbahnpolitik“ und „Eisenbahnprogramm“ geht hervor, dass die erstere die sie bestimmenden Einwirkungen vornehmlich von der Entwickelung der Zeitideen im Eisenbahnwesen empfangen müsse, während das Eisenbahnprogramm positiven Thatsachen und Erfordernissen Rechnung zu tragen hat.

Bei dem raschen Wechsel Beider kann es daher nur auf Selbsttäuschung oder absichtliche Beirrung der Unklaren hinauslaufen, wenn von Gestaltung einer Eisenbahnpolitik, eines Eisenbahnprogrammes, die auf längere Zeit hinaus in Kraft bleiben soll, die Rede ist. In jedem Falle würde starres Festhalten an dieser Gestaltung von heut oder morgen auf eine, die Zeitideen und Bedingungen überdauernde Periode hinaus, ein unverzeihlicher Fehler sein.

Rascher Verbrauch der herrschenden Zeitideen.

Wir haben binnen kurzer Zeit unter unseren Augen die bedeutsamsten Ideen, die geeignet schienen, der langathmigsten Eisenbahnpolitik zur Basis zu dienen, im unaufhaltsamen Strome der Erscheinungen entstehen, herrschen und sich abbrauchen sehen.

Die Idee des reinen Staatsbahnsystemes wurde von der Praxis auf das correcte Mass der Grenzen ihrer Durchführbarkeit eingeschränkt; die der freien Concurrenz starb nach hartem, kostspieligem Erfahrungskampfe; der napoleonische Gedanke der „Organisation des Monopols“ überlebt in diesem Augenblicke in Frankreich seine freiheits- und entwickelungs-feindliche Existenz; das System der Subventionen, jenes irrationelle Zwitterwesen von Besitz und Nichtbesitz, beginnt den Steuerzahler bis zur Unerträglichkeit zu belasten; die Fusionen auf Grund der Staats-Subventionen entschleierten sich täglich mehr als den Bahnen selbst wenig, den Gegenden der Bahnen sogar meist sehr unerspriessliche, nur den finanzirenden Geldinstituten wirklich zum Vortheil gereichende Finanzoperationen, deren Kosten, in letzter Instanz, immer wieder der Steuerzahler trägt. Jede „Eisenbahnpolitik“ aber, welche zur Zeit der giltigen Herrschaft einer jeden dieser Ideen, auf dieselbe, und zwar mit voller Berechtigung, basirt worden wäre, würde sich jetzt impraktikabel erweisen.

---

*) Leider entbehren zwei Hauptbereiche der Eisenbahn-Entwickelung, Oesterreich und Frankreich, seit mehr als einem halben Jahrzehnt einer completten Eisenbahnverkehrs-Statistik. Letzteres Land entbehrt sie sogar aus principiellen Gründen, die mit seiner Eisenbahn-Politik zusammenhängen. D. V.

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Zeitmodification der Eisenbahnprogramme.

Anderseits müsste jedes Eisenbahnprogramm und zwar um so sicherer, je sorgsamer es durchgearbeitet wäre, welches auf längere Zeit hinaus den Bau gewisser Linien in gewissen Richtungen fixiren, den Charakter derselben als Secundär-, Primär-, Local- etc. Bahnen bestimmen, ihre Ausführung auf Privatindustrie und Staat vertheilen wollte, durch Erscheinungen hinfällig werden, wie z. B. die des Auftretens des amerikanischen und russischen Getreides in der Verproviantirung Europas etc.; es müsste sich modificiren durch Ueberhandnehmen des allgemeinen Verbrauches eines Brennstoffes gegen den andern (wie es z. B. das der böhm. Braunkohle gegen Steinkohle in steigendem Masse zeigt); den Aufschluss von Getreidebau- und Waldrevieren durch Canäle und Bahnen, die Entdeckung grosser fossiler Schätze u. s. w.

Widerstand gegen die Strömung der öffentlichen Meinung.

Wie gewaltig werden, vor allem, Credit- und Staatswirthschafts-Verhältnisse auf die programmmässige Thätigkeit einwirken. Könnte doch ein Eisenbahnprogramm, das mit noch so grosser Umsicht und Weisheit vor dem Mai 1873 ausgearbeitet worden wäre, schon einige Monate darauf in keiner Weise mehr leitende Kraft behalten haben. Es wird daher den Regierungen kein Vorwurf dafür zu machen sein, wenn sie dem Andringen der von Zeit- und Ideenströmungen getriebenen, öffentlichen Meinung, die oft durch das gebietende Wort der Volksvertretungen Ausdruck erhält, und die Darlegung unwandelbarer Principien für die Eisenbahnpolitik, die Fixirung der Regierungsthätigkeit in Bezug auf das Gesammteisenbahnwesen des Reiches in einem detaillirten Programme, peremptorisch verlangt, kraft ihrer staats- und eisenbahnwirthschaftlichen Einsicht, nur zögernd und vorsichtig nachgeben.

Dehnbarkeit und Geschmeidigkeit von Eisenbahnpolitik und Programm.

Je dehnbarer eine Eisenbahnpolitik, je geschmeidiger ein Eisenbahnprogramm ist, je füglicher sie der Regierung gestatten, den Zeiterfordernissen Rechnung zu tragen, um so weiser werden beide organisirt sein und die öffentliche Meinung wird ihrerseits um so weiser sein, je vertrauensvoller sie die Ausfüllung der allgemeinen Conturen beider der Regierung überlässt, der sie überhaupt ihr Vertrauen schenkt.

„Jedes Land hat die Regierung, die es verdient“ und auch die präciseste Darlegung einer Eisenbahnpolitik, die detaillirtesten Vorlagen eines Eisenbahn-Programmes kann nicht gegen Missgebahren in beiden schützen, wenn nicht Weisheit und Treue im Regimente beider sitzen.

Herleitung der Vorschläge

Im Hinblick auf diese beiden Axiome konnte daher dem Verfasser, bei seinem Bestreben, reiche fachliche Erfahrungen und Studien zur Gewinnung correcter Ma-

ximen für die Gestaltung der österreichischen Eisenbahnpolitik nutzbar zu machen, nichts Anderes zweckmässig erscheinen, als die praktisch-fachliche Construction dieser Maximen, in ihren allgemeinsten Umrissen, aus einer Darstellung der Hauptmomente heraus, mit denen die Physis und Cultur der Hauptländer Europas auf die Entwicklung ihrer Eisenbahnpolitik eingewirkt haben.

des Verfassers aus den Hauptelementen der Physis und Nationalität Oesterreichs.

Trotz ihrer Allgemeinheit entbehren doch die im nachstehenden angedeuteten Gesichtspunkte und gethanen Vorschläge nicht der praktischen Präcision, halten sich aber principiell fern von gewissen Detailfragen der Eisenbahnpolitik, welche jene Verwechslung von Ursache und Wirkung, die, im Bereiche des Eisenbahnwesens, nur zu oft auch sogenannten Fachmännern widerfährt, ungebührlich anspruchsvoll auf die Oberfläche der Tagesströmungen führt. Diese finden theils ihre complette Erledigung durch die secundären Wirkungen der ins Leben-Führung jener Maximen und Vorschläge, theils wird sie durch dieselben sicher angebahnt.

Nichteingehen in das Detail der Eisenbahnpolitik.

Unter diesen Detailfragen nimmt die der sogenannten „Tarifpolitik“ eine der ersten Stellen ein.

Tarifpolitik.

Die Lebhaftigkeit des Wunsches nach einem Idealzustande, in dem Jeder sich an den Fingern abzählen könnte, wie viel der Transport eines Centners Viehsalz von Constantinopel nach Paris, eines Pud Juchtenleder von Petersburg nach Marseille kostet und Allgerechtigkeit für Alle in der Welt der Transporte herrschte, lässt es übersehen, dass es keine grössere Ungerechtigkeit geben könne, als diese Allgerechtigkeit, lässt die Inconhärenz des Wunsches überhaupt verkennen.

Es ist unleugbar, dass das Tarifwesen der Eisenbahnen ein widerliches Chaos ist, in dem die zuchtlosesten Kräfte der Geheimhaltung, Uebervortheilung, der unreinen Motive, ungehindert ihr Spiel treiben, vor Allem aber die Unlogik recht eigentlich ihre Domäne hat.

Aber anderntheils ist wiederum nicht in Abrede zu stellen, dass alle Versuche zu läutern, zu organisiren und zu systematisiren immer nur dahin geführt haben, das Chaos noch chaotischer zu machen. Und dies durchaus nicht blos deshalb, wie pessimistische Eisenbahnpolitiker nur mit theilweisem Rechte behaupten, weil die Unklarheit des Tarifwesens vielen Eisenbahnverwaltungen durchaus nicht unwillkommen sei, sondern einfach weil das Tarifwesen der Eisenbahnen überhaupt eben so wenig systematisirbar ist, wie der Marktpreis von Brod und Fleisch.

Resultatlosigkeit der Versuche, dieselben zu läutern.

Die Benützung der Eisenbahnen, gleichviel ob Staats- oder Privatbahnen, ist ein Handelsact, bei dem Nachfrage und Angebot, Bedarfswerth und Selbstkostenpreis eben solche Rollen spielen wie bei jedem andern.

Da nun der Selbstkostenpreis der Transportleistung allerorts eben so verschieden ist wie der Bedarfswerth der Güter, die Nachfrage, das Angebot der Transporte, so muss die unendliche Permutation dieser Werthe jede logische und allgerechte Systematisirung der Tarife a priori zu einer Danaidenarbeit machen.

Princip der Transportverträge.

Hingegen ist die Frage, welches technische Princip der Calculation der Transportverträge zu Grunde zu legen sei, sehr wohl discutirbar und sogar der Discussion im hohen Grade werth.

Die in dieser Richtung gehenden Bewegungen haben mit Versuchen begonnen, die Vermiethung des Wagenraumes an die Stelle der Object- und Werthtarife zu setzen und werden, über kurz oder lang, mit Zurückführung der Eisenbahnen in ihr eigentliches Amt, als blosse Gesteller von Weg und Zugkraft, für die über sie hinfluthende Handelsbewegung, deren Natur ihnen als blossen Frachtführern nichts angeht, endigen*).

Unreifheit der Frage der Tarifsysteme zur Entscheidung.

Gewiss aber ist, dass die Zeit nicht gekommen ist, durch staatliche, eisenbahnpolitische Bestrebungen auf die grosse Gährung gewaltsam läuternd einwirken zu wollen, welche in dieser Beziehung den merkantilen Theil der Eisenbahnsysteme bewegt.

Die Sachlage ist dafür nicht reif, und wenn sie es sein wird, darf man überzeugt sein, dass der ungeheure Lebenskörper des Eisenbahnwesens sich selbst später die Organe schaffen wird, um sie sich zu assimiliren, wie er das „Clearing house", die Bahn-Associationen, die Verbände etc., ja jeden seiner Fortschritte, aus sich heraus, ohne jede Hilfe von Oben her, geschaffen hat.

Das Eisenbahnwesen unserer Zeit im Allgemeinen, und das österreichische im Speciellen, leidet noch an vielen Schwächen, die zum grössten Theil auf Rechnung seiner Jugend zu setzen sind, an zahlreichen Krankheiten, die aus Vorreife und Frühfäulniss entspringen; wie aber die erleuchtete Medicin unserer Zeit von weiser Uebung, Ver-

---

*) In England wird schon ein grosser Theil der Verkehre mit Eisenbahnfuhrwerken geführt, die Privateigenthümern gehören; die Midlandbahn berichtet in ihrem „Report for 1874", dass die Zahl der Eigenthümer der sich auf ihrer Bahn bewegenden Wagen schon weit über 300 betrage.

Die meisten Transporte werden dort auch auf Grund freier Vereinbarung besorgt. Der Verf.

hütung, unmerklicher Leitung, und Diät in Ausgabe und Einnahme, sicherere Stärkung und Heilung erwartet, als vom plumpen topischen Eingriff in den Organismus und von heroischen Curen, so wird auch die Eisenbahnpolitik einer weisen Regierung mehr durch eigenen Vorgang und durch Beispiel, Ueberwachung und Läuterung der Tendenzen, Erweiterung der Gesichtskreise, Stärkung der leitenden Intelligenz, und somit mehr prophylaktisch und führend als imperativ und dynamisch auf das Eisenbahnfach eines Landes einzuwirken bestrebt sein müssen, wenn sie, selbst organisch aus den nationalen Bewegungen hervorgegangen, den nationalen Erfordernissen wirklich Rechnung tragen soll.

II.

Die vier Probleme der österreichischen Eisenbahn-Politik.

Vier Probleme.

Der Weisheit der österreichischen Eisenbahnpolitik liegen in diesem Augenblicke vier Probleme zur principiellen und factischen Lösung vor.

Wohl zu keiner Zeit sind die Schwierigkeiten, die sich der Fixirung von Actionsprincipien auf einen gewissen Zeitraum hinaus entgegenstellen, drastischer und lähmender hervorgetreten, als eben jetzt — niemals hat sich aber, anderseits, wohl der rasche Entschluss, die kräftige That lohnverheissender gezeigt.

Die Depression der Stimmung in der Geschäftswelt gleicht fast einem Marasmus und lässt an das Vorhandensein einer der geistigen Epidemien glauben, von denen wir oben sprachen.

Vertrauensseligkeit und Vertrauenslosigkeit.

Nachdem sie die der thörichten „Vertrauensseligkeit“ durchgemacht, folgt jetzt naturgemäss, in Reaction, die der „Vertrauenslosigkeit.“

Der Verlauf solcher Epidemien, ihr Apogäum ist, wie ihr Perigäum, unberechenbar. Jedenfalls verbietet er sowohl eine Eisenbahnpolitik der langen Hand, als ein Eisenbahnprogramm der halben Mittel, der Palliative und Bemäntelungen.

Die langathmige Instruction ist zur Zeit nicht am Platze! Die gesetzgebenden Körper müssen sich fragen, ob sie der Regierung die Gestaltung und das Festhalten einer entschlossenen Politik des rührigen „qui vive“ und der unbeirrten Action von reiner Tendenz und klarer Erkenntniss zutrauen können, — oder nicht. — Ist ersteres der Fall, so mag ihr immerhin die Lösung der einschlagenden Probleme anheim gegeben werden, unter möglichst allgemeiner Andeutung der Principien, welche die Volksvertretung dabei im Auge behalten zu sehen wünscht; denn, mag nun die Richtung der Stimmung der Geschäftswelt demnächst noch weiter nach unten oder auch wieder nach oben gehen, sehr wahrscheinlich werden die Erscheinungen beim Umschlagen rasch wechselnde, kein Zaudern, kein Festhalten an vorausgegebenen Instructionen duldende sein.

Politik der Action und reinen Tendenz.

Die erwähnten Probleme bestehen in:

Erstes Problem.

1. Gewinnung sach- und naturgemässen Einflusses der Regierung auf sämmtliche Verhältnisse des österreichischen Eisenbahnwesens; nicht blos kraft der im-

perativen gesetzlichen Macht der Staatsgewalt, sondern durch ihren Eintritt in die Gemeinschaft der Eisenbahn-Eigenthümer, als einer der, nach Ausdehnung, Bedeutung und Richtung seiner Linien, einflussreichster unter ihnen.

2. Aufbesserung der finanziellen Lage von Linien, die, entweder durch Missverhältniss des Baupreises zum Verkehrs-Erträgniss, oder ungünstiger Proportion zwischen Ausgabe und Einnahme, in Bedrängniss gerathen sind. Zweites Problem.
3. Eingriff der Staatsverwaltung in den Ausbau des Eisenbahnnetzes des Reiches. Drittes Problem.
4. Organisation der Oberaufsicht des Staates über das Eisenbahnsystem des Reiches. Viertes Problem.

III.

Blicke auf die Entwicklung der Eisenbahn-Politik ausserösterreichischer Länder.

Anderwärts angewendete Methoden.

Ehe man an die Lösung so wichtiger Aufgaben herantritt, ist es unerlässlich, auf den Status quo der Verhältnisse, die davon berührt werden, und die Mittel einen Blick zu werfen, die zur Erreichung des Zweckes zur Verfügung stehen, besonders aber auch sich von den Methoden Kenntniss zu verschaffen, die bereits anderwärts zur Lösung ähnlicher Probleme gedient haben.

So erspriesslich nun auch letzteres Vorgehen zur Gewinnung sicherer Standpunkte und umfassender Gesichtskreise bei dieser Thätigkeit ist, mit so grosser Vorsicht, Selbstverleugnung, Objectivität und Schärfe der Kritik ist es anzuwenden, wenn man nicht Trübungen und Befangenheiten statt des Angestrebten erhalten will.

Unübertragbarkeit von Institutionen und Constructionen.

Die Bedingungen, unter denen das Eisenbahnwesen bei den verschiedenen Völkern entsteht und sich entwickelt, sind so verschieden, dass es nur selten möglich ist, von den Erscheinungen, die sich bei einem Volke zeigen, auf die zu schliessen, die sich, unter anscheinend analogen Verhältnissen, bei dem anderen gestalten werden. Geographische Lage, Bodengestaltung und Production, Industrie-, Wasser- und Landstrassen-Entwicklung, Beschaffenheit der Küsten, Finanz-, Credit- und Handels-Verhältnisse, vor Allem aber Klima und National-Charakter, prägen dem Eisenbahnwesen jedes Landes eine so individuelle

Physiognomie auf, dass sich einzelne Züge aus derselben fast niemals unverändert in die des Eisenbahnwesens eines anderen Staates mit entsprechendem Erfolge übertragen lassen.

Lässt man sich, beim Studium der Eisenbahn-Verhältnisse eines Landes, von der ganz besonders eminenten Erspriesslichkeit einer Einrichtung oder eines Systemes unter dortigen Bedingungen blenden und dadurch verleiten, den Versuch ihrer Acclimatisation unter anders gearteten anzustellen, so wird man fast immer bald gewahr werden, dass man einen Fehler begangen und dass, gerade je inniger die Einrichtungen oder Systeme den dortigen Verhältnissen angeschmiegt, je directer sie denselben entsprungen, je mehr sie ihnen congruent waren, sie um so weniger genau die hiesigen ganz abweichenden Voraussetzungen decken und sich zur Gestaltung zwar gleichnamiger, aber ihrer Wesenheit nach ganz verschiedener Elemente des Eisenbahnwesens mehr oder weniger untauglich zeigen.

Es gilt dies selbstverständlich am prägnantesten von finanziellen und administrativen Maximen und Institutionen, dehnt sich aber auch selbst auf technische Constructionen und Massnahmen aus, da dieselbe Vorrichtung, die vom praktischen Engländer oder besonnenen Deutschen gehandhabt, ein mächtiges Werkzeug der Sicherung oder Regelung des Betriebes ist, in den Händen des leichtlebigen Ungarn oder plaudernden Italieners zur Quelle zahlreicher Gefahren werden kann. Dieselbe Instruction dem Deutsch-Oesterreicher und dem Dalmatiner ertheilt, ist dem ersteren ein klarsprechender Rathgeber, dem anderen ein Buch mit sieben Siegeln.

Individualisirung des Eisenbahnwesens.

So sind, wie wir an anderem Orte (Individualisirung und Fortentwickelbarkeit der Eisenbahnen etc. Leipzig, Teubner) gezeigt haben, häufig Institutionen, die der Kern- und Glanzpunkt, ein Hauptlebensnerv des Eisenbahnsystems, eines Landes sind, theils unausführbar, theils, wenn durchgeführt, schädlich und hinderlich im anderen. So z. B. das „Clearing house“ Englands, Frankreichs „Organisation des Monopols“ etc.

Erspriesslichkeit des Studiums fremdländischer Institutionen.

Wenn aber die Verpflanzungen von concreten Institutionen und Principien von einem Eisenbahnsystem auf das andere gefährlich sind, so ist doch für den Adepten in der Gesammtheit der Eisenbahnkunst die Schulung in der Behandlung fachlicher Ideen unerlässlich, welche nur durch Kenntnissnahme aller Phasen erworben wird, die die Eisenbahn-Institutionen, unter dem Einflusse der verschiedenen Länder und Völker-Individualitäten, erfahren haben. Die negativen, verhütenden Resulate dieses

Studiums sind beinahe immer eben so gewichtig, wie die positiven und direct berathenden. Die Grenzen des Möglichen werden durch dasselbe sichtbar und das allzuhoch gehaltene Gewohnte und Hergebrachte wird auf seinen wahren Werth reducirt.

Nur auf dem Boden der Kenntniss vom Fremden und Geschehenen, Gerathenen und Misslungenen, wächst die Befähigung, das, was daheim geschehen soll und gerathen kann, objectiv anzuschauen und zu prüfen, die Berechtigung, in seinem Bereiche competent Rathen und Warnen zu dürfen. Es sei daher vergönnt, vor dem Gedächtnisse der Leser diejenigen Elemente der Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnwesens bei den Hauptculturvölkern Europas in flüchtigen Skizzen wach zu rufen, die auf die Lösung der oben aufgeführten, der österreichischen Eisenbahn-Politik vorliegenden Probleme, einiges Licht werfen können.

IV.

Entwicklung des Eisenbahnwesens in England.

Finanzielle und administrative Institutionen der englischen Bahnen, wenig lehrreich für continentale Verhältnisse.

So lehrreich die technischen Einrichtungen des englischen Eisenbahnwesens sind, so wenig Anwendung lassen die finanziellen und administrativen Erscheinungen im Bereiche desselben auf continentale Verhältnisse zu.

Die Schwächen, welche soeben die Centralisation des Abrechnungswesens in Oesterreich, in ihrer angenäherten Nachbildung des „Clearing house“ zu London, dieses Fokus der ganzen englischen Eisenbahnverwaltung, gezeigt hat, ist ein neuer Beleg hiefür.

Grundbedingungen der Entwicklung des englischen Eisenbahnwesens.

Die Bedingungen, unter denen das Eisenbahnwesen Englands entstand und sich ausbildete, sind total verschieden von denen aller andern Länder. Das Meer hält das englische Eisenbahnsystem auf verhältnissmässig kleinem Raum fest umschlossen. Es verästet sich nicht, wie das der continentalen Länder, in's Unendliche mit den Systemen der angrenzenden Reiche, seine Betriebsmittel rinnen nicht mit durchgehenden Verkehren, auf Hunderte von Meilen fast unverfolgbar auseinander, seine Bahnen fliessen nicht mit denen vielsprachiger Nachbarländer auf Grenzstationen ineinander, sie haben nicht den Kampf mit der Concurrenz jenseits der Grenzen zu bestehen, nicht mit den vielgestaltigsten Privat-, Staats- und Halbstaats-Administrationen, mit der Gesetzgebung in zwei, drei und mehr Reichen zur Gewinnung und Regelung der Verkehre zu paktiren.

Mit eigenen Capitalien, eigener Intelligenz, hat England seine Bahnen gebaut und betreibt sie nach specifisch englischen Gesetzen; homogen ist in jeder Beziehung der Grund, auf dem sich das englische Eisenbahnwesen entwickelte, fest abgeschlossen und überschaubar.

Das macht es seinem ganzen Wesen nach eigenartig.

Was in seinem Bereiche vorgeht, geschieht „at home".

Es ist daher immer ein Missgriff, die Weisheit der englischen „Railway Economy" und „Railway policy" den continentalen Verwaltungen predigen zu wollen.

Kein Land der Welt war mit den Mitteln für die langsamere Communication bereits so reich versehen, wie England, zur Zeit als es die Eisenbahnen mit schneller Dampfbewegung erfand und entstehen liess. Einundvierzig grössere und kleinere Seehäfen umgürteten, in Distanzen von wenig Meilen, das Land, welches ein Netz von bewunderungswürdigen Strassen, Canälen und 29 verschiedenen, mit Pferden oder langsamen Dampfmaschinen betriebenen Eisenbahnlinien, bedeckte.

Bedürfniss nach **Beschleunigung** nicht **Bewältigung** der Verkehre, Hauptcharakterzug der Entwicklung.

Nicht das Bedürfniss nach **Erweiterung**, sondern nach **Beschleunigung** der Bewegungsfähigkeit schuf daher dort die Eisenbahn mit schneller Dampfbewegung.

Ein volles Vierteljahrhundert hindurch hatten sich daher die Bahnen mit langsamem Transporte im Dienste der lokalen Industrie in den Provinzen vermehren können, ohne den Strom des Unternehmungsgeistes rascher fliessen zu machen, weil sie gerade diesem Bedürfnisse nicht zu genügen im Stande waren.

Der Vorlauf schon der Lösung des Problemes auf der Stockton- und Darlingtonbahn genügte, 1825, den Bahnen die öffentliche Aufmerksamkeit bis zu jenem Extreme zuzuwenden, dass die erste Eisenbahn-Manie ausbrechen und die Projecte zu 59 neuen Eisenbahnlinien hervorrufen konnte.

Erst mit dem denkwürdigen Wettkampfe zu Rainhill, durch den, wie durch ein Wunder, mit einem Schlage die Bewegungsfähigkeit der Menschheit auf das Vierfache gesteigert wurde, erhob sich das Eisenbahnwesen für den Genius des englischen Volkes und des englischen Verkehres zu dem Werkzeuge, das beide bedurften und trat in die Reihe der grossen Speculationsobjecte, in der es bald den ersten Platz einnehmen sollte.

Der physiognomiegebende Grundzug des englischen Eisenbahnsystems ist von Anfang derselbe geblieben. Er besteht in Beschleunigung, nicht in Beschaffung

oder Hervorlockung der Verkehre, die ja ohnehin vorhanden waren und in einer kolossalen Industrie, der nur Handel und Reichthum des Landes ebenbürtig waren, entsprangen.

Erste Eisenbahn Englands ging nicht von der Metropole aus.

Charakteristisch hiefür ist, dass die erste grosse Eisenbahn in England, nicht, wie in andern Ländern, von der Metropole des Reiches ausging, sondern das Centrum der Industrie, Manchester, mit dem (nächst London) grössten Hafen, Liverpool, verband und dass eine Haupttriebfeder der Hast und Kühnheit, welche die Directoren der Liverpool-Manchesterbahn zur Adoptirung der Locomotivmaschine als Motor, die Insolenz war, mit der die Eigenthümer des Bridgewater Canals, eingewiegt in das Bewusstsein der Unverletzlichkeit ihres Canalmonopols, die Anforderungen der verkehrenden Welt auf Beschleunigung der Transporte auf ihrer Wasserstrasse ignorirten. Der Ruin des Monopols und des Canals war die Folge.

Transportbeschleunigung gleichbedeutend mit Tarifabminderung.

Der enorm hohe Werth der Zeit, in einem Lande wie England, wo die Wechselwirkungen von Capitalskraft, Handel und Production die Kraftentwicklungen auf das Aeusserste spannen, macht auch, weit mehr als in jedem anderen Lande, die Beschleunigung der Transporte gleichbedeutend mit Tarifabminderung.

Die Producte werden nicht allein in Masse, sondern vor Allem auch bald gebraucht. Die schnelle Leistung, wenn auch factisch theurer, ist unter solchen Verhältnissen, (die von denen der continentalen Länder, mit Ausnahme sehr kleiner Districte, total abweichen,) virtuell die billigere. Von den 200 Millionen Centner Kohlen, die London verbraucht, kommen kaum 40 Perc. zur See, kaum 5 Perc. auf Canälen dahin, obwohl der Seetransport um mehr als die Hälfte billiger ist.

Entwicklung des Systemes ohne administrative und staatspolitische Einwirkungen.

Das englische Eisenbahnsystem entwickelte sich unter dem Einflusse einer sechshundertjährigen Freiheit, zwar im Ganzen aus dem Bedürfnisse des Verkehres heraus, und einerseits unter unbeschränktem Einflusse der Speculation, anderseits aber fast ohne jede Einwirkung der staatlichen Administration und fast ganz ohne Rücksicht auf Landesvertheidigung und militärische Leistungen.

Erste gesetzliche Einwirkung auf das Eisenbahnwesen.

Der erste Versuch, die Verhältnisse der Eisenbahnen gesetzlich von denen der anderen Transportanstalten zu scheiden und sie, durch specifisch ihnen zugehörige Gesetze zu reguliren, wurde schon 1836 durch die Bill Morrison's [1]) im Hinblick auf die Gefahr gemacht, dass der Verkehr ganz aus den Händen des Staates in die von Privaten zu kommen

[1]) Francis History of the English Railway I. 234.

Postgesetz vom 10. Aug. 1838. Railway regulations act 10. Aug. 1840.

drohe, aber erst das Postgesetz vom 10. August 1838 legt den Eisenbahngesellschaften gewisse Leistungen für den Staat auf und das Gesetz vom 10. August 1840 vindicirt dem Staate das Recht, die Eisenbahnen (wiewohl in der allgemeinsten Weise) zu beaufsichtigen, ohne ihm Einfluss auf Richtung, finanzielles und administratives Gebahren derselben zu gewähren.

Sir Rob. Peel's Anschauung.

Schon bei der dritten Eisenbahn-Manie (von 1845), wo die damals kaum in ihrem Grundstock bestehenden, grösseren Bahngesellschaften Concessionen für den Ausbau zahlreicher Ausbreitungs- und Verbindungslinien nachsuchten, erkannte Sir Robert Peel's weitblickender Geist [2]) die staatswirthschaftlichen Nachtheile der Verkehrsmonopole, die aus der übermässigen Ausbreitung einzelner Gesellschaften entstehen mussten und verlangte die gesetzliche Regelung der Expropriation von Rechten und Eigenthumstheilen derselben im Interesse des öffentlichen Wohles.

Staatswirthschaftliche Nachtheile des Umsichgreifens der grossen Gesellschaften. Kostspieligkeit der Entstehung der grossen Netze.

Die staatswirthschaftlichen Nachtheile des Umsichgreifens der grossen Gesellschaften traten mit dem Masse desselben immer drastischer hervor, je nachdem sie die Linien, mit denen sie eine Zeit lang, theils im Concurrenzkampf gelegen, theils von ihnen Hindernisse erfahren hatten, nach und nach absorbirten. Für die grossen Gesellschaften selbst wurde dies Absorbiren zu einer Danaidenarbeit, die an ihrer Lebenskraft zehrte, da, theils der unablässige Drang nach Abkürzung der Routen und Beschleunigung der Bewegung, theils aber bald auch wirklich die Speculation, auf die Nothwendigkeit hin, in welche die grossen Netze versetzt waren, neuentstehende, abschneidende, abkürzende, kleine Linien, um jeden Preis zu erwerben oder unschädlich zu machen, solche in ihre Complexe immer auf's Neue einschob. Diese Erwerbungen waren mit um so unverhältnissmässigern Opfern verknüpft, je nothwendiger oder hinderlicher sich die kleinen Linien dem grossen Complexe wussten.

Zudem gestattete die Freiheit, welche die englischen Staatseinrichtungen den Bahnen in der Organisation ihrer Verwaltung und ihres Betriebes gewähren, auch den kleinen unter ihnen, mit dem Sinne für praktische Einfachheit und Vielthätigkeit, die dem englischen Charakter eigen ist, beides so correct und ökonomisch den Verkehrsverhältnissen angepasst zu gestalten, dass sie den Kampf mit den grossen Gesellschaften lange genug aushalten konnten, um diese zu eminenten Concessionen zu zwingen.

---

[2]) Francis H. of R. 286.

Unthunlichkeit der völligen Beseitigung der Concurrenz.

Man täuschte sich übrigens, als man meinte, der Concurrenzstreit werde mit der Absorption je eines ganzen grossen Verkehrsdistrictes durch eine Bahngesellschaft aufhören; denn wenn auch zwischen der North-Western und Great-North, den Great-Western und Midland, den South-Eastern und South-Western etc. Bahnen, Conventionen über die Fahrpreise im Passagierverkehr und die allgemeinen Tarife für den Güterverkehr geschaffen wurden, so war doch die Durchführung des Ausschlusses der Concurrenz im letzteren, bei der Form desselben in England, welche Tarife und Classificationen und Reglements im Sinne der continentalen Einrichtungen nicht kennt, factisch nicht möglich, und in sehr vielen Fällen liessen sich immer noch Transporte von dem einen Netze auf das andere herüberziehen. Es wurde auch im Personenverkehr, zwar nicht ferner mehr mit den Preisen, der Schnelligkeit, und Zugzahl und anderen evidenten Mitteln der Concurrenz, wohl aber mit nicht definirbaren Vortheilen: besseren Fuhrwerken, bequemern Stationen, genügenderer Accommodation in jeder Beziehung etc. gerungen, die mit grossen Aufwande verknüpft waren.

Vernachlässigung der unrentabeln Strecken zuGunsten der rentabeln.

Angesichts dieser grossen und unablässigen Opfer sahen die grossen Complexe sich bald genöthigt, alle Mittel aufzubieten, um die Rentabilität ihrer Linien zu erhöhen. Das wirksamste Mittel hiefür war, die unproductiven Strecken ihrer Netze so viel irgend möglich zu vernachlässigen, den Dienst auf ihnen mit halb abgenutzten Betriebsmitteln auszuführen, Schnelligkeit des Verkehrs und Zahl der Züge zu reduciren, wodurch sich die Kosten der Bahnunterhaltung herabdrückten, kurz dieselben allen zulässigen und nicht zulässigen Oekonomisirungen zu unterziehen, um alle Kraft auf die Ausbeutung der rentablen Strecken concentriren zu können.

Agitation für die Erwerbung der Bahnen durch den Staat.

Der Localverkehr im grössten Theile des Landes litt darunter in immer unerträglicherer Weise, die öffentliche Stimme erhob sich laut gegen das Monopol und die Tyrannei der grossen Bahnen, die ihrem Interesse das des ganzen Landes opferten, und eine gewaltige Agitation für den Ankauf sämmtlicher Bahnen durch den Staat wurde rege, die vom Gelingen der Uebernahme des Telegraphenwesens durch die Regierung, unterstützt wurde.

Einfluss der Eisenbahndirectoren im

Das Parlament, in dessen Oberhause 52, in dessen Unterhause 124 Eisenbahndirectoren [3]) während der Session von 1871 dominirend sassen, und das sein Ohr daher den

[3]) Engineer 1875 II 73.

Parlamente. Comité zur Untersuchung der Eisenbahn-Amalgamationen v. 23. Febr. 1872. Bericht der Commission.

allgemeinen Klagen lange verschlossen gehalten hatte, konnte endlich nicht umhin, der öffentlichen Meinung Rechnung zu tragen und setzte am 23. Februar 1872 ein Comité aus Mitgliedern beider Häuser zusammen, das über die Angelegenheiten der Eisenbahn-Fusionen dem Parlamente Bericht erstatten sollte. Dieser Bericht, 1072 Folioseiten stark (mit Karten und Plänen), wurde am 2. August 1872 zum Drucke gebracht.

Er legt die Unaufhaltsamkeit der Fusionen dar, bis das ganze Eisenbahnwesen Grossbritanniens in den Händen nur weniger Gesellschaften sein würde, ohne erkennen zu lassen, ob unter diesen wenigen nicht zuletzt vielleicht nur zwei oder gar nur Eine allmächtige Gesellschaft zu verstehen sei, die den Preis der ganzen Verkehrsbewegung im Reiche souverain in der Hand halten würde.

Der Bericht lässt aber auch die oben erwähnten immensen Nachtheile des, sich aus der absoluten Freiheit herausentwickelnden tyrannischen „Monopols" erkennen, die in der Cultivirung und Pflege der rentablen Linien auf Kosten der unrentablen, des grossen Verkehrs unter Vernachlässigung des localen, erwachsen. Ferner geht aus demselben hervor, dass der, den Fusionen und Cartellen vorausgegangene gewaltige Concurrenzkampf für die den Bedürfnissen des Landes entsprechende Entwicklung des Eisenbahnnetzes und der gesunden Oekonomie desselben, unentbehrlich gewesen sei.

Nothwendigkeit mehrfacher Verbindungen der Hauptpunkte in England.

Anstatt, wie kurzsichtige National-Oekonomen meinten, Capitalverluste durch das Hervorrufen anscheinend überflüssiger doppelter und dreifacher Bahnverbindungen auf den Hauptrouten der Verkehre verursacht zu haben, hätte er, wie jetzt die Erfahrung zeige, kaum noch so viel Verbindungen geschaffen, als zur Befriedigung des immensen Verkehrsbedürfnisses Grossbritanniens, besonders Englands und Süd-Schottlands, nothwendig seien. (Die Bahnen Schottlands, 460 Meilen lang, beschäftigten 1872 64.530 Producten-Transportwagen, das ist soviel als sämmtliche Bahnen Preussens zusammen).

Es ist dies dadurch schlagend nachgewiesen, dass man auf vielen der Routen, auf denen zwei und drei Verbindungen bestehen, noch überdies genöthigt ist, die Geleiszahl, wegen Ueberbürdung mit Verkehr, streckenweis von zwei auf drei und mehr zu erhöhen.

Ohne die Mehrheit der Verbindungen, welche die einseitige Doctrin, besonders die französische, als schädlich und unökonomisch bezeichnet, würden sich auf den Eisen-

bahnen die Erscheinungen wiederholt haben, von denen ihrer Zeit die monopoltragenden Canalgesellschaften, besonders, wie oben erwähnt, die Bridgewater Compagnie warnende und zu Umstürzen führende Beispiele geliefert haben.

In der That wäre es absolut unmöglich, Verkehre wie die zwischen Liverpool und den Kohlendistricten, Glasgow-London, Liverpool-London, Newcastle und dem Süden durch eine Eisenbahnlinie zu bewältigen.

Tendenzen gegen die Fusionen und für Erwerbung der Bahnen durch den Staat.

Angesichts factischer Unmöglichkeit hat die Agitation gegen die Fusionen zur Zeit eine abwartende Stellung eingenommen, während die Tendenzen auf Erwerbung der Bahnen durch den Staat, nach ruhiger Prüfung, vor dem praktischen Sinne der Engländer geschwunden sind.

Das Verdienst Gladstone's ist dabei ein hervorragendes. Er war es, der energisch auf die Nichtvergleichbarkeit der Post- oder Telegraphenverwaltung mit der der Eisenbahnen hinwies, indem er zunächst auf die immense Differenz der Dimensionen beider, sodann aber auch darauf aufmerksam machte, dass die ersteren beiden Verwaltungen kein merkantilisches Element enthielten, welches, ein Hauptmoment der Eisenbahn-Manipulation ausmachend, für die Staats-Administration geradezu idiosynkratisch und ihrem Amte völlig heterogen sei[4]).

Merkantilisches Element in der Eisenbahn-Verwaltung.

In der That hat dieses Element das Missglücken aller grossen industriellen Unternehmungen in den Händen der Staatsverwaltung herbeigeführt (wir kommen darauf weiter unten zurück), wie denn jedes Geschäft, welches im Umfange über ein gewisses Mass hinausgeht, den Keim seines Verderbens in sich trägt, gegen das keine Form der Administration schützen kann.

Missglücken aller grossen industriellen Unternehmungen in den Händen der Staatsverwaltung.

Vergleicht man die Betriebskosten-Verhältnisse der selbstständig betriebenen kleineren Linien in England mit denen der grossen Complexe, so bestätigt sich das oben Gesagte, dass in England nur der Vortheil der Grossen, durchaus nicht die Noth der Kleinen die Fusionen herbeigeführt hat.

Der Vortheil der grossen, nicht die Noth der kleinen Bahnen führte in England die Fusion herbei.

Von 306 Eisenbahngesellschaften (unter diesen sind 17 grosse Complexe) lassen 83 selbstständige Betriebe führen, und 66 darunter besitzen verhältnissmässig kleinere Linien. Die Betriebsverhältnisse sehr vieler, ja der meisten

[4]) Gladstone: The Purchase of railways 1873.
„It is the business of governement not to trade but to govern."

der letzteren sind günstig, ja sie weisen in Schottland und Irland, wo man sich besonderer Oekonomie in der Betriebsführung beflissen hat, sogar mindestens eben so gute Rentabilitäts-Verhältnisse aus als die grossen Complexe.

Wollte man daher von den englischen Fusionsverhältnissen Analogien zu Massregeln ableiten, welche geeignet sein könnten, in anderen Ländern dem Nothstande kleiner Bahnen durch Fusion mit den Grossen abzuhelfen, so würde man zu vollständigen Trugschlüssen kommen.

Staats-Oberaufsicht über Eisenbahnen in England.

Es liegt im Geiste der Institution des Landes absoluter Selbstbestimmung und individueller Entwicklung, dass die Oberaufsicht des Staates über die Eisenbahnen eine im Principe und in der Executive beschränkte, auf die Leistungen der Bahnen für den Staat und die Sicherheit der Staatsbürger eingegränzte sein müsse, und sich stricte jeder Einmischung in die inneren Angelegenheiten der Gesellschaften zu enthalten habe.

Regulirende Gesetze.

In diesem Sinne ist sie auch durch die Gesetze vom 10. März 1840; 9. August 1844; 7. August 1851; 10. Juli 1854 und 31. Juli 1868 regulirt, die sämmtlich nur die, zuerst der Oberaufsicht eingeräumten Rechte und die ihr auferlegten Pflichten, näher definiren und präcisiren, ohne sie weiter auszudehnen.

Die Oberaufsicht ist dem zu Folge eine, nach continentalen Begriffen, ziemlich machtlose und in keiner Weise geeignet, gestaltend auf das englische Eisenbahnwesen einzuwirken.

Sie laborirt vor Allem am Mangel fachlicher Autorität.

Organe der Oberaufsicht und Mangel an Autorität.

Denn die Officiere des königlichen Geniecorps, durch die sie meist ausgeübt wird, sind keine eigentlichen Eisenbahnfachmänner und gewinnen nur nach und nach, bei der Ausübung ihres Amtes, einigen praktischen Einblick in den complicirten Mechanismus, stehen aber dabei den eminentesten und erfahrensten Fachleuten der Welt, die sich in Diensten der Gesellschaften befinden, oder den ganz freien Civil-Ingenieuren, die dieselben berathen (Consulting Engineers) gegenüber, die ihr Wissen und ihre Fachautorität dem Diensteifer der Regierungs-Inspectoren oft sehr rücksichtslos entgegenstellen und dieselben häufig in missliche Lagen bringen, da sie meist, vermöge ihres Rufes und ihres Ansehens als Fachmänner, die öffentliche Meinung a priori für sich haben.

Auftreten der Bahn-

Es trat diese Schwäche der Staatsoberaufsicht am drastischsten im Jahre 1872 hervor, wo die Königin, ent-

setzt über einige rasch aufeinanderfolgende Eisenbahn-Katastrophen, in Person, durch ein Handbillet, den Handelsminister Fortescue aufforderte, alles Mögliche zur Abminderung der Unfälle einzuleiten, und dieser ein hierauf bezügliches Rundschreiben an die Bahnverwaltungen erliess. Diese wiesen die ihnen gemachten Vorwürfe, in ungefähr 60 an den Minister gerichteten Promemorias, in so schroffer und kalter Weise zurück, dass sie einen Beigeschmack von Hohn hatte, und allgemeine Entrüstung erregte, ohne dass der Minister im Stande gewesen wäre, diesem Vorgehen seiner Würde gemäss zu begegnen. Weit wirksamer als durch die Organisation der Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen ist für die Erfüllung der Verpflichtungen derselben gegen das Publicum und die Sicherheit des Verkehres, durch Gesetze gesorgt, welche die Haftpflicht der Gesellschaften für alle Schäden und Nachtheile reguliren, welche Passagieren und Versendern bei Benützung der Bahnen erwachsen können. Es sind dies vornehmlich Lord Campbell's Acte vom 26. August 1846, die Pflichten gegen die Hinterbliebenen Verunglückter feststellend, das Gesetz vom 10. Juli 1854, sämmtliche Transport-Verpflichtungen umfassend, und das Gesetz vom 31. Juli 1868 den Modus der Vergütungen von Unfallschäden festsetzend.

verwaltungen gegen die Staats-Oberaufsicht.

Haftpflicht der Eisenbahnen in England. Gesetze für Regulirung der Haftpflicht.

Diese Gesetze schliessen a priori alle ihnen zuwider laufenden Privat-Abmachungen als null und nichtig aus, legen die Beweisführung für das Nichtverschulden den Gesellschaften auf und die Bemessung der Vergütungen in das Erwägen des Richters, der sowohl hierbei wie bei der Untersuchung, vornehmlich das „Princip des Vernünftigen“ (The reasonable) walten zu lassen hat.

Die enorm hohen Kosten, welche durch strenge Ausführung dieser Gesetze den Gesellschaften aus jeder Unregelmässigkeit in ihrer Betriebsführung erwachsen können, sind der beste Sporn für dieselben, Alles in ihren Kräften stehende, zur Verbesserung und Sicherung derselben zu thun.

Die Beträge dieser Kosten sind in der That ausserordentlich bedeutend und erhoben sich auf sämmtlichen Grossbritannischen Bahnen zusammen an Vergütungen für Schäden:

	an Leib und Leben	an Gütern
1871	auf 3,123.340 Gulden	1,418.280 Gulden
1872	„ 2,783.440 „	1,664.210 „
1873	„ 2,993.890 „	1,866.190 „
1874	„ 3,645.090 „	2,317.070 „

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Verschiedenheit der Wirksamkeit der Haftpflichtgesetze.

Wie verschieden in ihrer Wirksamkeit die englischen Haftpflichtgesetze, in Verbindung mit der Art ihrer Ausübung, von denen ähnlicher Institutionen anderer Länder, z. B. den Preussischen sei, geht daraus hervor, dass im Jahre 1873 die in Preussen gezahlte Entschädigungssumme bei einem Transportumsatze, der circa $^2/_5$ des englischen betrug, sich nur auf 136.613 Thaler erhoben hat. Es kann dies, besonders in Bezug auf den Güterverkehr, nicht lediglich in der Minderzahl und Bedeutung der Fälle, wo Ansprüche zu erheben gewesen wären, beruhen.

Den Betrag für Oesterreich ermitteln zu lassen, ist mir, nicht gelungen. Bei dem schwächeren Verständniss des Publicums für seine betreffenden Rechte, lässt sich dasselbe hier häufig und leicht Ausgleiche seiner Forderungen zu sehr niedrigen Beträgen gefallen, besonders wenn, wie dies oft geschieht, die Verhandlungen mit den Beschädigten sofort nach dem Vorfalle, ehe dieselben Zeit und Gelegenheit gehabt haben, ihre Sache ruhig zu überlegen, beziehentlich ihre Rechtsfreunde zu hören, gepflogen werden.

V.

Entwicklung des Eisenbahn-Wesens in Frankreich.

Heterogenität zwischen England und Frankreich.

Es ist nicht möglich, zwei, ihrer ganzen Wesenheit nach, verschiedenere, civilisirte Völker zu finden, als die beiden, die nur der schmale Canal La Manche trennt.

Staatsraison, Administrations-Maximen, Volkscharakter stehen sich fest diametral gegenüber.

In England freiheitliche Selbstbestimmung und Entwicklung des Individuums, in Frankreich Durchbildung des Schemas, der Generalisirung und Anstreben der Uniformität.

In England ein politisch starkes und administrativ schwaches Gouvernement, in Frankreich eine scharfgefügte festbegründete Verwaltung, die alle Stürme, welche die politisch schwachen Regierungen wegfegten, überdauert hat und das recht eigentliche Haupt- und Lebenselement der Staatsexistenz ist.

Ludwigs des XIV.: „l'Etat c'est moi" hat seit 180 Jahren in Frankreich nur die Modification erfahren, in: „l'Etat c'est le gouvernement".

In England Universalmaxime „Self help", in Frankreich: Contrôle du gouvernement".

Aehnlich sind sich England und Frankreich nur darin, dass sie Alles, was sie auf dem Gebiete der Industrie und

des Verkehrswesens schufen, aus sich selbst heraus, ohne wesentliche finanzielle Hilfe anderer Völker, producirten.

Wenn England die immensen Vortheile der Insel geniesst, so besitzt Frankreich die kaum geringeren einer Halbinsel.

Geographische Configuration Frankreichs.

An drei Küsten durch eine Reihe prachtvoller Häfen, mit dem Weltseehandel in directer Verbindung, wirkt es an seiner östlichen Grenze mit seiner ganzen intellectuellen, merkantilen und politischen Macht auf Europa ein. Ein Netz von grossen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen, nationalen, departementalen und vicinalen Wegen bedeckte seine Fläche schon vor Entstehung der Eisenbahnen in einer seiner uralten Cultur durchaus congruenten Weise. Ist England, Frankreich an unterirdischen Reichthümern überlegen, so steht ihm dieses wieder weit voran an Schätzen eines reichen, vortrefflich cultivirten Bodens, dem sie ein unvergleichliches Klima mit seltener Zuverlässigkeit entlockt.

Nationalbegabung.

Das Product dieses Klimas, dieser Boden-Erzeugnisse und einer glücklichen Stämmemischung, ist: die National-Begabung. Raschheit der Auffassung, Lebendigkeit im Angriff, Klarheit der Disposition, körperliche Geschicktheit, schematisches Organisationstalent, angeborner Geschmackssinn in jeder Richtung, Fleiss und Oekonomie bilden die Stärken; Flüchtigkeit, Mangel an Tiefe der Forschung und des Blickes, Abhängigkeit von der Stimmung des Moments, Hang zum Schematismus, der überall wenigstens den Schein der Ordnung verbreitet, Scheu vor dem Ernste des Lebens, welche die trockene Leitung desselben gerne Anderen, und in letzter Instanz der Regierung — überlässt, sind die abschwächenden Elemente in der französischen Wesenheit. Gerade sie sind es aber, welche der französischen Nation jenen Nimbus der Grazie geben, der fast etwas von der Weiblichkeit und mehr als ihre Tugenden dazu beigetragen hat, ihr die Herzen der Welt zu erobern.

Aus beiden Elementen lassen sich die Erscheinungen im Leben der französischen Nation folgerichtiger construiren, als bei irgend einem anderen Volke.

Die Intensität der Thätigkeit des englischen und französischen Volkes ist vielleicht im Momente der Anspannung gleich stark, aber grundverschieden im Motiv, wenn auch der Erfolg ein ähnlicher sein sollte. Der Engländer erwirbt, um weiter zu schaffen, der Franzose, um zu leben.

Verschiedenes Amt der Bahnen in

Wenn daher auch im Leben beider Völker Erscheinungen auftreten, die sich äusserlich ähneln, so sind doch ihre Ursachen gewiss immer von einander weit abwei-

England und Frankreich.

chende. Auch das Amt, welches die Eisenbahnen im Organismus jedes der beiden Länder zu erfüllen haben, ist daher ein total verschiedenes. Die Eisenbahnen dienen in England zuerst dem Interesse dessen, der sie geschaffen hat, und erst in zweiter Reihe dem Gesammtinteresse des Staates.

In Frankreich sind ihre Pflichten gegen den Gesammtstaat die ersten, er ist der Hauptinteressent an ihnen und nur in so weit und in der Weise, wie er es will, wie seine Interessen mit denen des besitzenden Capitals zusammenfallen, dürfen sie den letzteren dienen.

Gleich verschieden war daher auch in beiden Ländern die Entwicklung des Netzes der Bahnen. In England entstanden sie nach Bedürfniss von Ort und Zeit, zunächst sogar entfernt von der Metropole und diese spielte bei dieser Schöpfung nur nach Massgabe ihrer merkantilischen und finanziellen Bedeutung, eine Rolle.

In Frankreich war die Disposition des Eisenbahnnetzes eine Staatsaction, ein Ausfluss der staatswirthschaftlichen Doctrin und höchster Staatsraison. Die Regierung, begünstigt von Verkehrsverhältnissen, die in Frankreich, bei der Homogenität der Entwicklung des ganzen Landes, stabilere sind, deren Gestaltung sich leichter voraussehen liess, als in jedem anderen Lande, entwarf es in seinen Grundzügen nach staats- und handelspolitischen Maximen, deren Schwerpunkt in einer, bis zum äussersten Extrem getriebenen Centralisation in Paris, liegt.

Die Disposition des Eisenbahnnetzes emanirt in Frankreich von der Regierung.

Die Eisenbahnkarte beider Länder ist ein treues Spiegelbild der Grundprincipien, welche die Netze derselben schufen. Beide sind dem inneren Wesen beider Völker congenial und jedes daher das richtige für jedes, so dass wenn irgend eine brutale Macht das der einen der anderen aufzwingen wollte, es für beide zum Ruin führen müsste.

Strassennetz Frankreichs.

Ehe die Eisenbahnen in das Staatsleben Frankreichs, eintraten, besass dasselbe bereits ein streng programmmässig entworfenes, ausgeführtes und kategorisirtes Strassennetz.

Dasselbe bestand aus drei Gattungen von Wegen.

Die „Routes imperiales“ (royales nationales), wie sie je nach der Natur der gerade herrschenden Regierungsform hiessen, waren diejenigen, welche von Vortheil für den Staat erkannt, von diesem gebaut und unterhalten wurden.

Die „Routes departementales“ dienten dem Interesse der Provinzen und wurden von diesen errichtet und bewirthschaftet.

Die „Routes vicinales“ endlich schuf das ganz locale Bedürfniss auf seine Kosten.

Nichts war logischer, als der Organismus dieses Strassensystems, das sich auf römische Traditionen reduciren liese, wenn sein Princip nicht so selbstverständlich wäre, dass man für sein Entstehen nicht auf historische Vorgänge zurückzugreifen braucht.

Das Strassennetz war bewundernswürdig und, wenn die englischen Strassen sich besser unterhalten zeigten, so lag dies daran, dass sich verhältnissmässig wenig schwere Lasten auf ihnen bewegten, die ihren Weg von Ort zu Ort zur See oder auf den Canälen fanden.

Besser disponirt war jedenfalls das französische Netz.

Andere öffentliche Arbeiten in Frankreich.

Auch im Canalbau war Frankreich England um ein Vierteljahrhundert vorausgegangen; auf seinen Häfen, die nicht so sehr von der Natur begünstigt waren, als die englischen, hatte es ein höheres Mass von Arbeit und wissenschaftlicher Intelligenz zu verwenden. Endlich waren seine schiffbaren Stromläufe von weit grösserer Ausdehnung und schwierigerer Natur als dort, erforderte grössere Anstrengungen jeder Art zu ihrer Regulirung.

Fachliche Intelligenzen.

Die für alle diese, nach Ausdehnung wie Bedeutung gleich wichtigen Ausführungen, erforderliche Masse an technischer Intelligenz und Arbeitskraft, war überaus beträchtlich.

Ausbildung derselben in England.

In England hatte man die Production dieser unschätzbaren Elemente des neueren Staatslebens, wie fast alles Andere zur industriellen Entwickelung des Landes Gehörige, dem freien Wachsthum, dem Auftriebe des Bedürfnisses überlassen.

Empirisch erzeugten sich die Meister der Ingenieurkunst aus der Praxis, meist von den untersten Schichten derselben emporsteigend, oder zufällig aus einer anderen Lebenssphäre, mit zu dieser gehöriger Bildung, in die Technik verschlagen.

Fast alle grossen Ingenieure Englands, die Schöpfer der gesammten Eisenbahnkunst, hatten diese Provenienz.

Es gab keine Schulen für die Erwerbung der Ingenieur-Wissenschaft; kümmerlich mussten ungenügende mathematische und physikalische Kenntnisse in anderen Lehranstalten und aus Büchern mittelmässiger Wirksamkeit zusammengesucht werden. Bildete doch, bis vor Kurzem noch, der Euklid die Basis der mathematischen Lehre in England. Aber dieser Weg der Meisterwerdung in der Technik hatte oder hat, denn in England ist er zum Glück noch nicht ganz verlassen, trotz oder vielmehr

vermöge seiner Schwierigkeit, einen unschätzbaren Vorzug vor der glatten Bahn unserer Schulbildung.

Auf diesem Wege kamen wirklich nur Elitemenschen, nur Talente, wenn auch nicht des Wissens, so doch gewiss des Könnens, zue influssreichem Wirken empor. Wie im Mittelalter die grossen Meister der bildenden Kunst, sammelten diese hervorragenden Empiriker Kräfte um sich als Gehilfen, die zugleich Jünger und Schüler waren.

Sie lebten und arbeiteten mit diesen Schülergehilfen, lernten nicht blos ihr Wissen, sondern vornehmlich auch ihre Leistungsfähigkeiten, ihre Charaktere, ihre Talente kennen und verwendeten sie, wohin sie passten, wo sie ihnen am meisten nützten; die besten an den schwierigsten Stellen, wie Rafael nur von Giulio Romano sich an seinen unsterblichsten Werken beistehen liess. So zogen die Talente, die Männer der That, eine Schule von ihresgleichen, von neuen Talenten, um sich empor, von denen jeder, genau nach seiner specifischen Begabung, vom Meister erkannt und entwickelt war, von ihm als Apostel seiner Constructions- und Arbeitsmaxime in das Leben gesandt wurde.

Entwicklung der Eisenbahn-Fachintelligenz in Frankreich.

Diese absolut empirisch-individuelle Erzeugung der technischen Kräfte konnte im französischen Volksgenius keinen Boden finden, der für seine programmmässigen, streng stylisirten Ausführungen weit weniger einzelner hervorragender Talente, als eines Corps von Ingenieuren bedurfte, in dem jeder sicher ein gewisses Mass von Tüchtigkeit besitzen musste, das für jene bekannten Arbeiten eben ausreichend war.

Unter Trudaine's und Perronet's Leitung, wurde schon gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts, fast 90 Jahre vor dem Erscheinen der Dampfeisenbahn, eine Schule begründet, welche alle Disciplinen lehrte, die zur Ausführung der öffentlichen Verkehrsanstalten nöthig waren, die „Ecole des Ponts et Chaussées et des Mines".

Ecoles des Ponts et Chaussées et des Mines.

Seit der Schöpfung der militärischen Schule „Ecole polytechnique" recrutirte sich die „Ecole des Ponts et Chaussées etc." ausschliesslich aus der Elite der letzteren und producirt ihrerseits das „Corps des Ponts et Chaussées et des Mines."

Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

Die Vortheile dieser Organisation sind sehr grosse. Das „Corps des Ponts et Chaussées etc." besteht dadurch nicht nur fast blos aus Individuen von geistiger Begabung und einem sicheren Masse von Kenntnissen, sondern seine Mitglieder bringen auch in das praktische Leben den für den Techniker wie für den Soldaten gleich unentbehrlichen Geist der Disciplin, die Fertig-

keit im Gehorchen und Befehlen mit, der, mit dem Wissen zusammen, erst den wahrhaft brauchbaren Techniker und Dirigenten macht.

An Corpsgeist, administrativen Fähigkeiten und Disciplin übertrifft daher das französische Ingenieurcorps wahrscheinlich das jedes andern Landes.

Aber schon J. B. Say [5]) hat auf die Schatten hingewiesen, die sich auf dem Bilde dieses glänzenden und eminenten Corps schon lange vor dem Erscheinen der Eisenbahnen zeigten.

Nachtheile dieser Entwicklungsform.

Eine gleichmässig geschulte Armee von „patentirten Technik-Gelehrten" bedeckte das Land, nach den Doctrinen der Schule verfahrend, gegen die es keinen Appell gab. Die Scholastik trat an die Stelle der freien Forschung, der „Esprit de Corps" an die des freien Urtheils. Die Entwickelung der Talente wurde mit der Schaffung einer grossen Masse höchst brauchbarer, erlesener aber eben doch nur Mittelmässigkeit bezahlt, und die gesammte Technik des Landes wurde zur Domäne von Ingenieuren, die nur in den Staatsideen gleichförmig herangebildet, auch ausschliesslich nur deren Vertreter sein konnten. Diese unverkennbaren Missstände führten schliesslich zur Schöpfung von Concurrenz-Instituten, wie die „Ecole Centrale" etc., welche die freien „Ingénieurs civils" etc. producirte, ohne der Gesammtentwicklung der Fachintelligenz einen liberaleren Gesammtcharakter geben zu können.

Ecole Centrale etc.

Nicht ohne Absicht haben wir so lange bei Darstellung der Entstehung dieser hervorragenden Körperschaft verweilt, weil ihr Geist auch der des heutigen Eisenbahnwesens Frankreichs ist, und immer mehr die Form wurde, in die sich die Ideenwelt desselben einpasste, je einflussreicher das „Corps les Ponts et Chaussées", durch Erhebung seiner Mitglieder in die höchsten Stellungen im Staate und Eintritt in das Parlament wurde.

Classification der Eisenbahnen.

Nichts natürlicher daher, als dass die Schablone der Administration und Classification der älteren Verkehrsinstitute, aus der das „Corps les Ponts et Chaussées" herausgewachsen war, sich von selbst auf die neuauftauchende Verkehrsanstalt übertrug, als es galt, dieselbe in den Staats-Schematismus einzupassen.

Die Eintheilung in „Chemins de fer d'intéret general, departemental und vicinal" ergaben sich als selbstverständlich. Ein Gesetz vom 12. Juli 1865 bestimmte, dass es fortan nur Bahnen „d'intéret general" und solche „d'intéret local" geben solle.

---

[5]) Cours complet d'Economie politique pratique 1820.

Das sogenannte neue Netz der grossen Eisenbahngesellschaften besteht fast nur aus den früheren Linien der zweiten Ordnung.

Der Staat traciite die erste Kategorie; selbst in Betreff der Trace der letzteren behielt er sich die Controle vor. Für alle ertheilte oder genehmigte er die Normalien der Construction und der Administration durch die „Chahiers des charges", die einen Haupttheil der Concessionsurkunden bilden. Darüber, ob eine Bahn von öffentlichem Nutzen und daher überhaupt zu concessioniren sei, entscheidet in letzter Instanz der Staat, obwohl die Concessionen der Vicinalbahn (d'intéret local) von den Departementalbehörden ertheilt werden.

Aus Linien der ersten Gattung bestehen die Bahnen, welche von Paris aus radial an die Grenze führen und die, welche derselben transversal nach den Hauptorten verbinden; die der zweiten Gattung ziehen sich gesondert durch einzelne oder mehrere Provinzen hin.

Fusionirungen und Entstehung der sechs grossen Netze.

Ursprünglich waren auch die Linien erster Gattung, die wir fortan Nationalbahnen nennen wollen, verschiedenen Gesellschaften concessionirt, von denen aber einige, z. B. der „Grand Central", ihren Verpflichtungen nicht nachkommen konnten und es vortheilhaft fanden, in reiche Nachbarbahnen aufzugehen, andere aber, entweder freiwillig ihre Interessen mit diesen vereinigten, oder durch Aufkauf an sie übergingen, so dass zuletzt nur sechs grosse Gesellschaften übrig blieben, in deren Händen sich die rentabelsten Linien Frankreichs befinden.

Ein wirklicher andauernder Concurrenzkampf, im Sinne des englischen, hat in Frankreich nicht bestanden, dagegen schützt zunächst die von der Regierung ausgehende Anordnung der Linien auf der Fläche des Landes, sodann aber auch das Princip, nach dem die Regierung bei Concession neuer Linien vorging, welche sie immer nur derjenigen grossen Gesellschaft zuwies, der daraus kein Schaden erwachsen konnte, indem sie dabei nur die Bedingung stellte, dass die Gesellschaft gewisse, wenig rentable, aber für öffentliche Zwecke erforderlich gehaltene Linien, auszubauen habe.

Zusammensetzung der Netze.

So combinirte sich jeder grosse Complex aus Hauptlinien hoher Rentabilität (altes Netz), das die Staatsgarantie nicht in Anspruch zu nehmen hatte und einer Anzahl weniger und gar nicht rentabler Linien.

Garantien des Staates.

Der Einfluss, den der Finanzzustand vieler der letzteren Linien auf den Credit des alten Netzes äusserte, wurde im Jahre 1857, während der damaligen Krise, so stark, dass die Gesellschaften sich ausser Stand sahen, ihre Obligationen zum weiteren Ausbau der neuen Netze zu

placiren und der Staat sich genöthigt sah, diesem Credite durch eine bedingte Zinsengarantie für die Bau-Capitalien der neuen Netze zu Hilfe zu kommen, eine Garantie, die zum Theil auch mit durch Ueberführung der Ueberschüsse der Einnahmen des alten Netzes, über eine gewissen Höhe derselben hinaus, getragen wird.

Diese Garantien, ursprünglich auf 4 Perc. eines bestimmten Bau-Capitals bestimmt, haben fortwährend erhöht werden müssen, da die grossen Gesellschaften über die Unzulänglichkeit jener Capitalien klagten. Der Staat ist daher mit Opfern vielfältiger Art, manchem Risico und seinem vollen Credite in Frankreich für das Zustandekommen der grossen Complexe eingetreten.

Verschiedenheit der Ursachen der Fusionen in England und Frankreich.

Vergleicht man nun Ursachen und Natur der Fusionen in Frankreich mit denen der Amalgamationen in England, so sieht man, dass beide keinerlei vergleichbare Aehnlichkeit mit einander haben.

Die Anzahl der bei der Concurrenz in England in Frage kommenden Gesellschaften hat (über 500) fast das fünfzehnfache derjenigen betragen, die sich jemals in Frankreich (33) bedingten, und jetzt noch besteht das Netz dort aus 17 grossen Complexen mit 289 mehr oder weniger selbstständigen, kleinen Verwaltungen daneben.

Die Verschmelzung hat in England nur nach erbittertem, über das ganze Land verbreitetem Concurrenzkampfe stattgefunden, der die Leistungspreise und die Leistungsfähigkeiten der Bahnen, zum grossen Vortheile des Publicums, festgestellt hat, deren Frankreich verlustig ging, da hier die Bildung der grossen Complexe vor der vollen Entwicklung der Concurrenz stattfand. Der Aufkauf oder die Verschmelzung ist in England **ohne Einmischung der Regierung** und nicht in der Sache liegender Beeinflussung, durch freie Vereinbarungen, die mit Kostenpreis und Rentabilität der Bahnen oft gar Nichts zu thun hatten, erfolgt und hat daher ungleich grössere Opfer seitens der grossen Gesellschaften erfordert, als in Frankreich, wo den Käufen und Conventionen die in den Händen der Regierung ruhenden Documente zum Grunde lagen.

Einfluss der Napoleonischen Staatsideen auf

Man darf über die Abschätzung des Werthes der finanziellen Motive, welche die Fusionen in Frankreich herbeiführten, nicht diejenigen vergessen, welche Producte der, besonders zur Zeit der Durch-

die Fusionen.

führung der Fusionen, prägnant, unter Napoleonischem Regimente, hervortretenden Regierungsmaximen und des Nationalgeistes sind und eine mächtige Tendenz auf Centralisation, Monopolisirung und Vereinigung in einer starken, sei es sogar despotischen Hand, zeigen. Ohne diese Einflüsse würden weder die die Fusionen begünstigenden Gesetzentwürfe, noch die Fusionen selbst so geläufig zu Stande gekommen sein, wie es der Fall war.

Frankreich hat die Capitalien, welche es auf seine Bahnbauten verwendete, bis auf einen kleinen Bruchtheil, aus den Mitteln des eigenen Landes beschafft, den Bahnbau in fast allen seinen Theilen mit eigener Industrie, eigenen Arbeitskräften geführt, und das Heranziehen der Steuerträger für die Garantien, so bedenklich es auch als staatswirthschaftliches Princip ist, würde daher doch im schlimmsten Falle Nichts weiter bedeuten, als einen Umsatz der Circulationsmittel unter den Steuerträgern selbst, ohne Bereicherung ausländischer Capitalsbesitzer auf Kosten jener.

Was daher unter französischen Industrie-, Geldbeschaffungs- und Credit-Verhältnissen vielleicht genügend gerechtfertigt ist, würde in Ländern, die in diesen Beziehungen weniger glücklich situirt sind, mehr als bedenklich erscheinen.

Vor- und Nachtheile der grossen Complexe.

Die Vor- und Nachtheile der grossen Complexe sind während des Monats Juni d. J. Gegenstand heftiger Controversen in der französischen Kammer gewesen. Unzweifelhaft hat die Präcision des Dienstes auf den Bahnen durch die Gestaltung der grossen Complexe gewonnen, die Lieferzeiten sind abgekürzt, auf den Hauptrouten ist die Zahl der Züge und ihre Geschwindigkeit vermehrt, die Erledigung der Reclamationen ist erleichtert, die Disciplin gekräftigt worden. Es mag ferner sein, dass da, wo das Auftreten der Centralisirung grosser Massen Bedingung des Credites ist, die Ausführung des Bahnnetzes in seiner Gesammtheit auf diesem Wege am sichersten erzielt werden konnte; dass da, wo das Schema, die Uniformität der Handhabung des Eisenbahnbetriebes und Baues unüberwindlich sind, die Oekonomie beider mit der Grösse der Complexe steigen konnte, eben so gewiss aber ist, dass dies überall da nicht der Fall sein wird, wo jene Grundbedingungen nicht zutreffen. Die Verschmelzung mit einer andern Bahn befreit eine kleinere Linie, in ökonomischer Beziehung, zwar einer-

seits nur von den Kosten eines allerdings bedeutenden Theiles ihrer Central-Leitung, belastet sie aber anderseits mit den Verwaltungs- und Betriebsformen nach dem Zuschnitte der grösseren Bahn, so dass das Facit der Rechnung immer ein sehr problematisches bleiben wird.

Dass der Credit der Bahnen fast eben so gut geworden ist, wie der des Staates selbst, ist natürlich, denn, im Grunde genommen, ist ein, in der Weise, wie es in Frankreich geschieht, garantirtes Eisenbahneffect ein Staatspapier mit der Vortheilschance höherer Verzinsung als die garantirte, wenn die Linie gut ist und nur die Actien der alten grossen Netze, die nicht garantirt sind, laufen, das Risico eines Zinsverlustes. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen liegt aber ungemein fern, wegen der hohen Productivität der Linien selbst, die, fast beliebig zu steigern oder doch festzuhalten, mit der Tarifgestaltung in die Hände der Monopolträger gelegt ist. Beschränkt sind diese in solchen Betrebungen nur durch ihre Vertrags-Bestimmungen und die Aufsicht der Regierung. Letztere aber, durch ihre Garantieleistung, in Parteistellung für die Bahnen und die Lage eines Miteigenthümers derselben gebracht, ist veranlasst, mit allen Mitteln dahin zu streben, dass ihre Garantieverpflichtung so wenig wie möglich in Anspruch genommen werde. Die Erwägung, in wie weit diese Mittel mit den Verpflichtungen der Regierung gegen die **allgemeine Wohlfahrt** in Einklang zu bringen seien, wird Sache der grösseren oder minderen Elasticität des Gewissens der jeweiligen Regierung sein.

Parteistellung der Regierung als Mitbesitzerin der Bahnen.

Aber die Verlockung wird für jede Regierung immer nahe liegen, den in Ziffern laut sprechenden Glanz der Eisenbahnrentabilität gegen die stumm getragenen Lasten der Steuerzahler, des Handels und der Industrie einzutauschen. Darin liegt das moralisch Gefährliche einer directen oder indirecten Betheiligung des Staates am Eigenthum der Eisenbahnen, dass sie in guten Zeiten zwar zur Hebung des Credites derselben beiträgt, in schlechten aber zu Massnahmen verleiten kann, durch welche man den gemeinsamen palpabeln Vortheil der Eisenbahneigenthümer und der Regierung um den Preis allgemeiner, allerdings Niemanden allein und Niemanden sehr schwer treffender, Lasten kauft. Es ist eine der Hauptanklagen, welche die öffentliche Stimme gegen die Bildung der grossen Bahncomplexe, oder wie man es jetzt mit einer tönenden Phrase nennt, die „Organisation des Monopols“ unter Betheiligung

Organisation des Monopols.

der Staatsfinanzen erhoben hat, dass die Regierung, mit allen ihren Organen in die Parteistellung für die Complexe gedrängt werde, zum Nachtheile vieler anderer gewichtiger Interessen.

Die grossen Gesellschaften Domäne des Corps des Ponts et Chaussées.

Das Uebel wird vermehrt durch den Umstand, dass die grossen Gesellschaften in der Lage sind, sehr hohe Remunerationen an ihre leitenden Fachmänner zahlen zu können, die sie natürlich, mit wenig Ausnahmen und mit Recht, aus dem Corps der Staats-Ingenieure wählen. (Es sind auch hohe Stellungen mit Civil-Ingenieuren, Zöglingen der „Ecole centrale", besetzt worden.) Dadurch werden die grossen Complexe nicht allein zu einer, mit Vorliebe behandelten, Domäne des in Eisenbahnsachen massgebenden „Corps des Ponts et Chaussées etc.", sondern sie ziehen auch die hervorragendsten Capacitäten aus dem Dienste des Staates an sich, so ein doppeltes Gewicht demselben gegenüber gewinnend, der ohnehin, als ihr Theilhaber, ihrem Vortheil nicht abgeneigt ist.

Macht der grossen Gesellschaften.

Kommt nun hiezu, dass eine bedeutende Anzahl der Verwaltungsräthe und Administratoren der grossen Gesellschaften im Parlamente sitzt, dass ihre politischen Einwirkungen in allen Departements, die sie durchziehen, beträchtliche und von den jeweiligen Regierungen sehr gefürchtete sind, so ist erklärlich, dass ihre Einflüsse fast unüberwindlich, ihre Widerstände gegen ihnen nicht genehme Massnahmen der Regierung immer mächtiger werden, ihre Souveränetät immer absoluter sich gestaltet.

Nachtheile derselben.

Die daraus erwachsenden Calamitäten sind gar nicht hoch genug in staatswirthschaftlicher, politischer und moralischer Beziehung anzuschlagen.

Die Verwaltung der Eisenbahnen, als Erwerbsinstitute, hat mit der öffentlichen Wohlfahrt und der politischen Stärke des Staates nur in so weit zu thun, als deren Interesse mit denen des Säckels der Actionäre zusammenfällt; mit der öffentlichen Moral gar Nichts.

Es ist daher hohe Pflicht der Regierung, diese höchsten Interessen des Staatslebens denen des Capitals, das sich noch dazu häufig in den Händen des Auslandes oder vaterlandsloser Geldinstitute, und auf Gnade und Ungnade in den Schwindelkreisen der absolut gewissenlosen Börse befindet, gegenüber zu vertreten.

Schwächung der Interessen des Staa-

Ihre Schwächung den gewaltigsten Speculationsinstituten unserer Zeit gegenüber, ist gleichbedeutend mit Erhöhung der socialen und moralischen Gefahren, welche

die Gesellschaft der civilisirten Länder, durch die absolute Präponderanz der Macht des Capitals, über alle höheren Interessen bedrohen und über kurz oder lang, zum Extrem getrieben, eine Rückschlagskatastrophe von unabsehbarer Schrecklichkeit herbeiführen muss.

tes denen des Capitales gegenüber.

Auch hier wäre diese kräftige Sorge für Masshalten und des Verbleibens in den Schranken des Rationellen, mehr werth als der momentane, grösstentheils obendrein nur scheinbare, finanzielle Erfolg.

Ein weiterer Nachtheil der grossen Bahncomplexe hat sich, wie in England, auch in Frankreich geltend gemacht und zu lauter und allgemeiner Klage geführt. Es ist dies die Pflege der guten Routen in den Netzen auf Kosten der wenig rentablen, die obendrein hier garantirt sind, also behufs Erfüllung ihrer pecuniären Verpflichtungen, eigentlich gar keiner Pflege bedürfen. Die Pflege jener geschieht nicht allein dadurch, dass man die Verkehre über dieselben zieht, sondern auch durch günstige Gestaltung der Fahrpläne, Einstellung besseren Betriebsmaterials, kürzere Fahrzeiten, bessere Anschlüsse und alle die Vortheile, durch welche eine Bahnstrecke bevorzugt werden kann. Besonders laut sind die Klagen, welche über Besetzung der wenig rentablen Linien mit weniger sicherem Personale, Vernachlässigung der Bauten und der Bahnunterhaltung, geringe Anzahl und Geschwindigkeit der auf ihnen circulirenden Züge, ungenügende Anschlüsse derselben etc. geführt werden. Mehrere Linien, die für das Leben von Provinzen wichtig, aber für die Gesellschaft ohne Nutzen, oder sogar Schaden bringend sind, wurden auf diese Weise fast brach gelegt und den betreffenden Provinzen immenser Nachtheil zugefügt, ohne dass irgend ein Einfluss der Regierung die Gesellschaften zur Modification ihres Verfahrens hätte vermögen [6]) können.

Benachtheiligung weniger rentabler Routen durch die grossen Linien.

Aber nicht allein, dass die grossen Gesellschaften unproductive Linien vernachlässigen, oder, wenn sie die Concession zur Herstellung solcher inne haben, ihren Bau unter den verschiedensten Vorwänden verzögern, sie üben auch auf die Gestaltung von selbstständigen, ihnen unbequemen Linien mit allen ihnen zu Gebote stehenden, mächtigen Mitteln, an der Börse und in der Administration, durch Discreditirung, durch Verschleppung der Concessionsertheilung etc. hindernde Einflüsse aus. Alle locale Initiative, das Geltendwerden der localen Intelligenz für die Verkehrsentwickelung in den Provinzen, erstickt unter den künstlichen Organisationen, die von Paris allein ausgehen, vornehmlich aber unter der Thatsache, dass die grossen Linien es da-

[6]) Journal officiel, 30. Juni 1875, pag. 4742—43.

hin brachten, dass überall da, wo noch etwa fruchtbringende Provinziallinien auftauchten, dieselben von der Regierung als von „interet général“ erklärt und den Einwirkungen des Gesetzes vom Jahre 1865, welches die Verhältnisse selbstständiger Localbahnen regelt, entzogen wurden.

Grenzen der Möglichkeit der Manipulation.

Die grossen Gesellschaften, deren Netz jetzt fast 18.000 Kilometer Bahn umfasst, von denen

Nord	1617	Kilometer
Est	2241	„
Ouest	2549	„
Orleans	4153	„
Paris-Lyon-Mediterranée	4855	„
Midi	2012	„

betreibt, sind, sowohl vermöge des Umfanges als der Complication ihrer Geschäfte, absolut auf der Grenze der Möglichkeit von deren entsprechender Durchführung angekommen. Nur der stabilste Schematismus, der fast jede Vermehrung derselben auch durch kleine Neuerungen und Verbesserungen in technischer und administrativer Beziehung, und fast jede Initiative der ausübenden Organe ablehnen muss, ist noch im Stande, die Manipulation von Netzen von fast 5000 Kilometer Länge und Linien der verschiedensten Naturen und Ansprüche, im Flusse zu halten.

Stehenbleiben der franz. Bahnen in ihren technischen und administrativen Institutionen.

Die Folge davon ist ein unleugbares, von hervorragenden französischen Fachleuten selbst bedauernd constatirtes, Stehenbleiben der französischen Bahnen in ihren technischen und administrativen Institutionen gewesen, welches im Eisenbahnwesen mit Zurückbleiben gleichbedeutend ist, während die Nachbarländer vorgeschritten sind.

Ohne dies leugnen zu können, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, Cailloux, mit Hinweis auf englische und amerikanische Gesellschaften, deren Geschäftskreis ein noch bedeutsamerer ist, in Abrede gestellt, dass die übermässige Ausdehnung der Complexe Ursache dieser bedauerlichen Erscheinung sei.

Irrthum des Ministers Cailloux.

Er hat dabei die unendlich viel einfachere Geschäftsführung der amerikanischen und auch der englischen Bahnen, so wie, mit französischer Leichtigkeit der Auffassung, auch den Umstand vergessen, dass fast die Hälfte der Betriebsgeschäfte den englischen Bahnen vom „General Railway-Clearing-House“ abgenommen werden. Es würde zu weit führen, hier auch nur die nachgewiesenen Mängel, die sich an die „Organisation des Monopols“ und die Schaffung der grossen Eisenbahn in Frankreich geknüpft haben, noch weiter aufzuzählen, ganz abgesehen von denen, welche die

subjective Anschauung der öffentlichen Meinung auf ihre Rechnung schreibt.

Die ersteren haben die bedeutenden Reden Jean Brunet's und Puyer Quertier's im französischen Parlamente [7]) in so schlagender Weise zur Geltung gebracht, dass der Minister nur mit Ausflüchten darauf zu antworten im Stande war. Dass der Gesetzentwurf, welcher der grössten Gesellschaft Frankreichs neue Machtzuflüsse sicherte, dennoch durchging, ist durchaus nicht als Ausdruck der öffentlichen allgemeinen Ansicht zu betrachten, sondern lediglich auf die oben erwähnten, in den Kreisen fast jeder parlamentarischen Vertretung wirksamen Einflüsse, zurückzuführen.

Frankreich das Land, wo die Organisation des Monopols ihre schädlichen Einflüsse am wenigsten äussern kann.

Und dennoch ist Frankreich, von allen existirenden Ländern, vermöge seiner unvergleichlich straffen Administativ-Organisation und der Allgegenwart und Allwissenheit seiner technischen und administrativen Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen, dasjenige, in dem jenes „Monopols- und Fusionsprincip" die wenigst schädlichen Einwirkungen zu äussern im Stande ist, während es in Staaten, die sich in diesen Beziehungen weniger günstiger Bedingungen erfreuen, destructiv für die Regierungsgewalt und der politischen und sittlichen Zwecke des Staates wirken müsste.

Gesetz v. 12. Juli 1865, die Localbahnen betreffend.

Nichtsdestoweniger machte es sich auch in Frankreich, besonders in Bezug auf die Vernachlässigung der Localinteressen, so unerträglich geltend, dass am 12. Juli 1865 ein Gesetz erlassen wurde, welches die Entstehung wohlfeiler Bahnen zur Bedienung des Localbedürfnisses begünstigte. Es entstanden deren 17 Linien mit einer Betriebslänge von ca. 1400 Kilometer in verschiedenen Theilen Frankreichs, vornehmlich in der Umgebung von Paris, und an den West- und Nordwestküsten und zwar mit ca. 10,000 Frcs. Staats- und 25,000 Frcs. Departemental- und Gemeinde-Subventionen zu den Baukosten, die durchschnittlich mit ungefähr 150,000 Frcs. per Kilometer veranschlagt sind.

Ueble Lage der Vicinalbahnen.

Dieser Preis, von dem sich, vermöge der vom Staate gegebenen Bauvorschriften und Normalien, nicht viel erübrigen liess, ist an sich schon viel zu hoch für die Verwirklichung der Idee selbstständiger, einigermassen rentabler Localbahnen; die Lage dieser Strecken, die sich jetzt sämmtlich zwischen ihnen feindliche Hauptbahnen eingezwängt finden, wurde daher, theils hiedurch, theils durch das geringe Entgegenkommen, oder sogar die

[7]) Journal officiel. Juni 1875.

wirksame Concurrenz dieser letztern, bald sehr problematisch. Wenige darunter geben, wie sich im Vorhinein unter dem Einflusse der, meist willkürlich gegeben Factoren, nicht anders erwarten liess, einen Betriebs-Ueberschuss.

Tendenz des Zusammenschlusses der Vicinalbahnen.

Theils diese Lage, theils der immer fühlbarer werdende Druck der grossen Gesellschaften, führte zu dem Gedanken, eine Anzahl dieser Linien, zu deren Concessionirung es der Regierungs-Genehmigung nicht bedurfte, bis zur selbstständigen Verbindung bedeutsamer Punkte, zusammenzuschliessen, und in solcher Weise nicht allein die eingezwängten Stücken-Bahn zu befreien und ihnen wenigstens die Möglichkeit einer vielleicht zur Prosperität führenden, selbstständigen Action zu verschaffen, sondern auch den grossen Gesellschaften, unter Verhältnissen, Concurenz zu machen.

Festhalten der Normalspur durch die Vicinalbahnen.

Klug hatten diese Localbahn-Gesellschaften, mit Recht, ihr Heil im directen Zusammenschluss mit den Hauptbahnnetzen im unmittelbaren Uebergange ihrer Verkehre auf diese, in der Wechselwirkung der Betriebsmittelbenutzung gesucht. Klar hatten sie erkannt, dass jede kostspielige Ueberführung der Verkehre auf Fuhrwerke verschiedener Spurweite, dass die Belastung ihres Baupreises mit den Kosten eines eigenen Betriebsmittelparkes, der zur vollständigen Bewältigung rentabler Verkehre ausreichen könne, die Vortheile vielfach aufwiegen möchte, die ihnen aus der Adoptirung schmalerer Spur etwa erwachsen könnten, diese daher offenbar zu ihrem unvermeidlichen Ruin führen müsste.

Sie hatten daher die Abweichung von der normalen Spur vermieden. Der Ausführung des obigen Gedankens stand somit technisch kein Hinderniss entgegen.

Der praktische Ausdruck desselben waren die Unternehmungen Philippart's, die zwar für den Augenblick missglückten, aber, naturgemäss, sich in anderer Form und mit anderer Macht, wiederholen müssen und über kurz oder lang um so sicherer glücken werden, je prägnanter es hervortritt, dass die grossen Gesellschaften zum bedeutenderen Theile weit mehr im Interesse des in ihnen angelegten Capitals arbeiten, als im wirthschaftlichen Interesse des Staats; je unerträglicher die Ungleichheit in der Behandlung der Linien verschiedener Prosperität durch dieselben und ihr Pascharegiment im Bereiche des gesammten Verkehrs wird; je weniger sie sich den Ansprüchen gewachsen zeigen können, welche die Bedürfnisse des Moments und des Fortschrittes mit dem Steigen der Verkehre, an die Manipulation ihrer immensen Geschäftskreise stellen müssen.

Obgleich nun die Consequenzen der über das rationelle Mass hinaus geführten Verlebendigung der, dem Napo-

leonischen Regime specifisch congenialen Idee der „Organisation der Monopole“ sich zur Zeit schon darin fühlbar machten, dass das Eisenbahnsystem Frankreichs sich in seiner Wirkung auf die Prosperität des Landes hinter die der anderen Factoren derselben zurückgeblieben zeigt (abgesehen davon, dass der ganze Umfang dieser Consequenzen erst dann offen zur Sprache kommen kann, wenn das politisch-administrative System, dem es seine Entstehung verdankt, freiheitlichen Richtungen Platz gemacht haben wird), so ist doch, wie wir schon oben erwähnten, von allen Ländern des Continentes Frankreich dasjenige, das eine solche Monopolherrschaft des Capitals über den Nationalverkehr, die in jedem anderen Lande verderblich auf ihn wirken müsste, noch am unbeschädigtesten ertragen kann.

Und dies vermöge des Wesens seiner Staatsoberaufsicht über die Eisenbahnen.

Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen in Frankreich.

Der Schwerpunkt dieser Staatsoberaufsicht ruht im „Corps de Ponts et Chaussées et des Mines“, dessen wir oben bereits ausführlich gedachten. Die den Bau und Betrieb betreffenden Angelegenheiten fallen in den Geschäftskreis des „Corps des Ponts et Chaussées“, die das Maschinen- und Betriebsmittelwesen angehenden, in den des „Corps des Mines“.

Das ganze Personale der Ueberwachung ist, streng im Geiste der grossen Institution, fast militärisch geschult. Die Darstellung des Gesammtorganismus derselben, der im Laufe der Zeit mannigfache Modificationen erfahren hat, würde hier zu weit führen.

Das exact im ganzen Wesen derselben entwickelte Grundprincip dieser Organisation ist das der strengsten Centralisation, vermöge der Wirksamkeit zahlreicher über das Gesammtbereich des Eisenbahnwesens vertheilter Organe für die Beobachtung und Controle der Technik, Administration und Commercie der Eisenbahnen. Die Action dieser Organe wird von Paris aus inspirirt.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten steht ein Beirath zur Seite, dem auch der Generaldirector der Eisenbahnen, Strassen und Brücken und die Generalinspectoren der Direction angehören und den er in allen Angelegenheiten hören muss, welche die Concessionen, Tracen und die ganze Herstellung neuer Eisenbahnen und ihre Verwaltung betreffen.

Nur unter gewissen Bedingungen ist es ihm gestattet, in seinen Verfügungen von den Kundgebungen dieses Beirathes abzuweichen, wozu auch nur selten Anlass ist, da er ihm selbst vorsitzt, und der Beirath die Summe der Intelligenz in Eisenbahnsachen bei der Staatsverwaltung

repräsentirt. Diese, die moralische Verantwortlichkeit des Ministers zum Theil auf eine Fachkörperschaft übertragende Institution, ist eben so weise als praktisch correct gedacht.

An der Spitze der wirklichen Oberaufsicht steht die General-Direction „des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer"; unter ihr fungiren eine Anzahl General-Inspectoren, denen theils Provinzial-Districte, theils Eisenbahnlinien zur Ueberwachung zugetheilt sind. Das andere Personal, an Stärke mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens wechselnd, besteht aus den Ober-Ingenieuren der Controle nebst ihren technischen Unterorganen, den Ober- und Specialinspectoren für den commerciellen Betrieb und den Commissären und Unter-Commissären für die administrative Ueberwachung, deren Functionen ihr Titel charakterisirt etc. etc.

Nicht allein jedem Landestheile, sondern auch jeder Eisenbahnlinie sind die entsprechenden Ueberwachungsorgane in mehr als ausreichender Stärke zugetheilt, die sämmtlich an Ort und Stelle residiren, so dass die Staatsoberaufsicht über die Eisenbahnen die Gesammtheit der letzteren wie ein Nervengeflecht durch- und überzieht, dessen Kundgebungen alle im Gehirn der General-Direction zusammenlaufen und hier allein sich in endgiltige Entschliessungen und Anordnungen umwandeln.

Strenge Logik und individuelle Entwicklung der französischen Eisenbahnpolitik und Polizei.

Nahe liegt die, auch wirklich eingetretene, Gefahr, dass ein so ungeheurer Ueberwachungsapparat, um seinen Mechanismus zu beschäftigen, sich mit mehr Detail und Unbedeutendheiten befassen müsse, als sich mit der für das Eisenbahnwesen nöthigen Coulanz des Verfahrens und der selbstständigen Thätigkeit der Organe verträgt.

Die Klagen wegen eines „Uebermasses der Aufsicht" werden daher in Frankreich gleich beflissen von Seiten des Publicums als der Verwaltungen geäussert.

So zeigen Eisenbahnpolitik und Eisenbahnpolizei Frankreichs in ihrer Wechselwirkung ein bewundernswerthes Bild.

Mit einer unerbittlichen Consequenz der Logik, die viel mit Schablone und Schematismus gemein hat, ist beides, eines als unerlässlicher Factor des andern, aus den Bedingungen des Nationalgeistes und des Landescharakters heraus, so organisch entwickelt, dass sich kein Theil davon mit nur einiger Aussicht auf Erfolg auf die Verhältnisse anderer Länder übertragen liesse.

VI.

Entwicklung des Eisenbahnwesens in Belgien.

Experiment des reinen Staatseisenbahnwesens.

Mit dem Uebertritte des Eisenbahnwesens aus England in die polizirten Staaten des Continentes wurde es Gegenstand des bedeutsamsten Experimentes.

Belgien, ein kleines, reiches, liberal regiertes Königreich mit vortrefflichem Staatscredit, einer enorm entwickelten Industrie und Schifffahrt, vortrefflichen Wasser- und Landstrassen und in geringen Entfernungen liegenden, wohlhabenden, grossen Städten, welche unwandelbar gegebene Fix- und Knotenpunkte für ein Eisenbahnnetz bildeten, war so recht eigentlich das Land, wo die Politik der Eisenbahnherstellung durch den Staat Aussicht auf bestmöglichen Erfolg haben musste, ein weitausschauendes Programm nicht viel Gefahr lief, durch den Wechsel der Zeiterfordernisse dementirt zu werden.

Belgien besonders für dieses Experiment geeignet.

Eine, weit den Staatszinsfuss übertreffende, finanzielle Prosperität war dem Netze gesichert, das die Fixpunkte von 14 volk- und industriereichen Städten und Hauptstapelplätzen des Handels und der Industrie der Bedeutung von Antwerpen, Gent, Ostende, Lüttich, Brüssel etc. verband, sich durch vortrefflich cultivirte, dichtbelebte Provinzen hinzog und das Meer mit einem benachbarten Grossstaate verband.

Die Maximen der Ausnutzung der Staatsbahnen, nicht im Sinne des pecuniären Erwerbs für den Staatsschatz, sondern der allgemeinen Wohlfahrt, hatten sich a priori bezeichnen lassen und eine intelligente Volksvertretung wachte eifersüchtig über Festhaltung derselben.

Tarife von nirgend weiter erreichter Niedrigkeit waren die Folge davon, ja die Herabsetzung derselben wurde, beim Steigen der Prosperität der Bahnen, sogar zum Gegenstand wunderlicher Versuche.

Alle Factoren des Gelingens waren gegeben und das Experiment des Staatsbahnbaues wurde gemacht.

Friedrich List's Ansicht gegen das Staatsbahnwesen.

Nicht ohne (wie um einem grossen Genius Recht widerfahren zu lassen, erwähnt werden muss) den Widerstand Friedrich List's, der damals schon, erfüllt von in Amerika und England eingesogenen Ideen, für die Schaffung aller Verkehrsanstalten durch freie Association, plaidirte.

Vorzüge der belgischen Staatsbahn-Verwaltung.

Das Experiment gelang und die belgischen Staatsbahnlinien, an die sich eine Reihe von Perlen der Industrie und der Cultur reihten, deren Administration, mit penibler Accuratesse und Disciplin, bis in das kleinste Detail hinein schematisirt und egalisirt, dem Publicum Sicherheiten aller

Art, in bis dahin ungeahntem Umfange, gewährte, galten für Muster unübertrefflicher Art.

Diese Generalisirungen und Egalisirungen erschienen um so natürlicher, als die Naturen der Verkehre auf allen Linien nicht specifisch von einander abwichen, die Bedingungen des Baues und Betriebes daher überall nahezu dieselben sein konnten.

Einzelne Einrichtungen der belgischen Administration, vor Allem die Central-Magazine und Arsenale zu Mecheln, welche, den militärischen Arsenalen nachgebildet, jeden schadhaften Theil des ganzen Apparates der Bahnen sofort aus ihren immensen, schön gehaltenen Dubletten-Vorräthen ersetzten; durch deren Hände, mit grösstem ökonomischen Vortheile, die Beschaffung aller Verbrauchs-Materialen im Grossen ging; erschienen als Meistersücke der Eisenbahn-Oekonomie und Verwaltung und waren es für ihre Zeit in der That.

Aber gerade in dieser minutiösen Durchbildung des Gesammtmechanismus des Staatsbahnwesens, dieses sich gegenseitig Bedingens aller Theile derselben, lag die Gefahr für das System.

Bald erschien es widersinnig, die Formen der Construction der Verwaltung und Herstellung, die für die annähernd gleichgearteten Principallinien hatten gelten können, auch auf die neuen Strecken weit minderen Leistungs-Bedürfnisses auszudehnen, deren Ausbau die öffentliche Wohlfahrt forderte, deren Erträgniss aber, wenn sie nach den Maximen der Verwaltung der Staatsbahnen, die ihrerseits denen der ganzen Staatsadministration conform sein mussten, manipulirt werden sollten, sich mit den Pflichten gegen den Staatsschatz nicht mehr vertrug.

Ueberholen der Staatsadministration durch die Zeitanforderungen.

Das rasche Wachsen der Verkehre, die Vermehrung der Anschlüsse, die Erhöhung der Ansprüche, welche der Durchgangs-Verkehr in Formen erhob, welche mit dem der Staatsverwaltung nicht übereinstimmen konnten, die von allen Seiten andringenden Einwirkungen der anschliessenden, nur aus Privatunternehmen bestehenden Bahnen, liessen den so sorgsam durchgebildeten Organismus der Staatsverwaltung als zu conservativ erkennen, um, bei zu grosser Ausbreitung ihres Geschäftskreises, den Zeitansprüchen gerecht bleiben zu können.

Eine Menge der gepriesenen organisatorischen Administrativ-Einrichtungen veralteten schnell und wurden zu spät durch zeitgemässere ersetzt, die bald gleiches Schicksal theilten. So behielt z. B. die ihrer Zeit als Muster der Auskunfts-Ertheilung über Eisenbahnzustände geltende, belgische Statistik ihre Formen fast unverändert

bei, die durch Zunahme der Complication der Verhältnisse so unklar wurden, dass sie jetzt zu den wenigst vollkommenen gehört, die es giebt.

Zudem überholte der Fortschritt der Eisenbahnkunst bald alle die Principien der Uniformität der Betriebsmittel, Materialien und Constructionen, auf welche die bewunderten Arsenal-Institute und Magazin-Einrichtungen basirt waren. Grosse Verluste erwuchsen aus dem ganz Unbenütztbleiben oder der unökonomischen Nothanwendung bedeutender Massen von Betriebsmaterial; die Centralisirung der Beschaffungen erwies sich auch als unwirthschaftlich.

Die Unvereinbarkeit der jeder Staatsverwaltung immanenten conservativen Elemente, mit den Nothwendigkeiten der Eisenbahn-Administration, jedem Zeit- und Ortsbedürfniss der Verkehre unablässig und sofort Rechnung tragen zu können, trat hier zum ersten Male praktisch hervor.

Aufgabe des reinen Staatsbahnsystemes in Belgien.

Alle diese Erscheinungen leiteten die belgische Staatsverwaltung zum Aufgeben ihrer Politik des reinen Staatsbahnsystemes und zur Concessionirung einer Anzahl von Privat-Gesellschaften für Ausbau und Betrieb, zum Theil bedeutsamer, Linien. Obgleich nun der belgische Staat den Betrieb auf den Linien einiger dieser Gesellschaften übernahm, so hat sich doch, bis zum Jahre 1872, schon die Betriebslänge der Bahnen unter Staatsverwaltung (1470 Kilom.), mit der unter Privatverwaltung nicht allein ausgeglichen, sondern wird von letzteren (1794 Kilom.) schon um 324 Kilom. übertroffen.

Erreichen der Grenze der Geschäfts-Ausdehnung bei den belg. Staatsbahnen.

Nichtsdestoweniger zeigt die belgische Staatsbahn-Verwaltung im ganzen Geiste ihrer, in vieler Beziehung musterhaften Betriebsführung, deutlich die Spuren davon, dass, mit der Ausdehnung ihres Verwaltungsumfanges, so ziemlich die Grenzen derjenigen Ausdehnung eines Eisenbahn-Administrationsbereiches erreicht sein dürften, zu dessen wirksamer Bemeisterung die Staatsverwaltung, ihrem Mechanismus nach, und unter Einwirkung der oben erwähnten, ihr unvermeidlich innewohnenden, conservativen und verzögernden Elemente, noch befähigt erscheint.

Die Klagen über Taubheit der Staatsbahn-Verwaltung gegen Beschwerden, die nicht auf wirksamsten parlamentarischen Wegen zur Kenntniss der Regierung gebracht werden, sind überaus häufig; die zeitgemässe Umgestaltung der Betriebsmittel und Stationen schreitet langsamer, als „eisenbahngemäss“ ist, vorwärts, und, unverkennbar, wird, beim Uebertritte aus dem Bereiche der belgischen Staatsbahn auf die Linien der deutschen und französischen angrenzenden Privatbahnen, jedem Verstehenden ein Hauch

grösserer Regsamkeit, des frischeren „mitten im Leben-Stehens“ im ganzen Betriebsgebahren anwehen.

Das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben ist auf den Linien der belgischen Staatsbahn ungünstiger als auf den von Privatbahnen betriebenen (59·95% und 52·63%); auch nehmen die meisten die ihnen gewährte Garantie der Minimalverzinsung nicht in Anspruch, mit Ausnahme gerade der grössten unter ihnen.

So lehrreich nun an der belgischen Eisenbahnpolitik das Aufgeben des reinen Staatsbahnsystems, zu Gunsten eines, der Länge nach fast gleichtheilig gemischten Systems, ist, von so wenig Interesse kann für Staaten grosser Ausdehnung die Organisation seiner Staatsoberaufsicht über die Bahnen sein, die wir deshalb hier auch übergehen.

VII.

Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Geringe Vorbereitung für den Empfang des Eisenbahnwesens.

Von allen Ländern Nordwest-Europas brachte Deutschland dem Erscheinen des Eisenbahnwesens das Wenigste entgegen.

An seiner kurzen Küste besitzt es eine verhältnissmässig geringe Anzahl Häfen, für welche die Kunst wenig gethan hatte. Die Läufe seiner schiffbaren Ströme waren nicht einmal mittelmässig regulirt, die Anzahl und Bedeutung seiner Canäle war nicht nennenswerth und das Strassennetz erst in den Hauptzügen und auch in diesen erst seit kurzer Zeit, vollendet [8]).

Technische Entwicklung der Intelligenzen.

Es konnte daher von der Existenz jener Mittelpunkte für die Heranbildung praktischer Intelligenzen in den technischen Fächern, die zur Ausführung der Eisenbahnen gehören, nicht die Rede sein, wie sie England in den Ateliers seiner Civil-Ingenieure, lange vor dem Erscheinen der Eisenbahnen, besessen hatte.

Eben so wenig hatte die ganze Strömung des deutschen Geistes, die bis vor Kurzem fast ausschliesslich eine deductiv-speculative und schöngeistige gewesen war, welche ihre Repräsentanten und Leiter sogar mit einem gewissen

[8]) Es besassen zur Zeit des Erscheinens des Eisenbahnwesens in Deutschland zwischen 1835 und 1846:

Preussen	ca. 1700	Meilen	Staats-Kunststrassen.	
Hannover	„ 200	„	„	„
Bayern	„ 800	„	„	„
Sachsen	„ 300	„	„	„

Das Netz war daher wenig dichter, als das jetzige Eisenbahnnetz.
D. V.

Maasse von Nichtachtung auf die Pfleger der inductiven Wissenschaften herabsehen liessen, zur Errichtung von Lehranstalten hingeleitet, in denen technische Disciplinen in einem bedeutsameren Sinne cultivirt worden wären. Dieselben galten, wie es sonderbarer Weise hie und da noch der Fall ist, als den Facultätswissenschaften in keiner Weise ebenbürtig und erhielten eine dürftige und indirecte Pflege auf Bergwerks-, Artillerie- und Bauschulen, obwohl die Lehre der meisten der letzteren sich weit mehr auf den ästhetischen als den technischen Theil der Baukunst richtete. Die Bestrebungen Beuth's waren noch nicht lange wirksam geworden; embryonisch begannen Anfänge von „technischen Instituten" in verschiedenen Hauptstädten Deutschlands sich erst kurz vor dem Erscheinen der Eisenbahnen zu gliedern und hatten bis zu demselben kaum die erste Generation ihrer Zöglinge zu einer gewissen, sie zur Mitthätigkeit am grossen Zeitwerkzeuge befähigenden, Reife gebracht.

Wenn daher auch die politische Beschaffenheit Deutschlands die Schöpfung von Instituten im Style des „Corps des Ponts et Chaussées" möglich gemacht hätte, der Mangel an Thätigkeitskreisen hätte sie verhindert.

Kein Land hat das Eisenbahnwesen daher technisch jungfräulicher empfangen als Deutschland.

Merkantilische Reife.

Wenn es aber fachlich für die Aufnahme und Pflege der grossen Zeiterscheinung wenig vorbereitet war, merkantilisch war es für dieselbe reif.

Eine Reihe grosser Handelsplätze, (in ihr der bedeutendste des Continents, Hamburg), umsäumte seine Küsten am deutschen und baltischen Meere. Seine Handelsflotte war die leistungsfähigste nächst der englischen und französischen, und eine gewaltige Auswanderung nach Amerika, die Herrnhutischen Institutionen etc. hatten den Blick des deutschen Kaufmannes längst in die ausgedehntesten Kreise erweitert. Die grössten Messplätze Europas waren über sein Areal verstreut, und auf unvollkommenen Wegen hatte sich zwischen denselben und den Häfen ein Verkehr von immenser Bedeutung vortrefflich und sicher organisirt. Das rein aus der Praxis heraus entstandene, deutsche Fracht-Fuhrmannswesen war dem damaligen Transportbedürfnisse so congruent, wie unsere heutigen Communicationsmittel dem jetzigen, und ist von diesen an Treue der Leistung noch kaum erreicht.

Deutsches Fracht-Fuhrmannswesen.

Politisch war das Land der Antipode aller Centralisation. Von über 30 Landesverwaltungen sorgte jede nur für sich; die kräftigste Pflege der deductiven Intelligenz war in anderthalb Dutzend Universitäten fast gleichmässig über das

Decentralisation des deutschen Geisteslebens.

Land verbreitet; von mehr als einem Viertelhundert kleiner und grösserer Residenzen waren eine Anzahl wechselnd Mittelpunkte für die wirksame Pflege von Zweigen der Kunst und Wissenschaft gewesen; in einer der kleinsten hatte sich der höchste Glanz des deutschen Genius concentrirt. Wissenschaftliche Sammlungen, Bibliotheken, Akademien waren ebenfalls fast gleichmässig über das Land verbreitet, der Schulunterricht war höher entwickelt als in irgend einem andern Lande, während selbst das mehr oder weniger ernste Soldatenspiel der Fürsten dazu dienen musste, dem Volksleben ein straff disciplinirtes Element beizumischen. Anderseits umschränkten die Enge der Landes- und Ländchengrenzen den Sinn der Bevölkerung, eine fluchwürdige Reichsverwaltung, unter deren Schutz kleine Despoten Lakaien-Generationen zogen, lag schwer auf der freiheitlichen Entwicklung und dem Geltendwerden nationaler Gesinnung.

Absolute individuelle Verschiedenheit Deutschlands von Frankreich und England.

Vom Scheitel zur Sohle, in Allem und Jedem, in seinem ganzen Sein und Leben, war das Land von seinen westlichen Nachbarn verschieden, die beide das Eisenbahnwesen vollkommen für dasselbe vorbereitet empfangen hatten.

Wenn aber Deutschland zunächst auch nicht reif für die selbstständige Gestaltung desselben war, so besass es, durch seine Entwickelung und Gestaltung die Talente für die Pflege desselben im Sinne seiner höchsten Zwecke, wenn auch latent, im vollen Masse. Der erste Anstoss genügte, um sie überall zu wecken und es holte rasch nach, was es versäumt hatte.

Politische Gestaltung Deutschlands, Schutz vor der Centralisation.

Es konnte natürlich von einer allgemeinen Eisenbahnpolitik in einem Reiche nicht die Rede sein, das zum grossen Theile aus Ländchen bestand, zu klein für Anfang und Ende einer Bahn, aber gerade diese Unmöglichkeit schützte es vor dem grössten Unheil, das dem Eisenbahnwesen eines Landes widerfahren kann, weil es dem weltgestaltenden Amte des grossen Zeitwerkzeuges schnurstracks entgegenwirkt, dem der Centralisation.

Homogenität in Vertheilung und Behandlung der Bahnen im ganzen Bereiche Deutschlands.

Indem jedes der 30 grösseren und kleineren souveränen Länder, gleichviel ob mitten oder an der Grenze des Bundes-Reiches gelegen, für sich Sorge trug, that jedes das seinige, um jene verhältnissmässige Homogenität in der Vertheilung der Bahnen über die Fläche des Staatenbundes herbeizuführen, welche jetzt die Eisenbahn-Karte Deutschlands zeigt. So lange nun das Bahnnetz Kleinstaaten-Stückwerk war, erschien diese Form der Entwickelung absurd und hinderlich. Ueberall führte das Sonderinteresse zu Umwegen, todten Ecken und Winkeln. Jetzt, da die Maschen geschlossen sind, sind auch die directen

Wege nach allen Richtungen hin von selbst entstanden, oder mit ganz kurzen Abschnitts- und Richtlinien herzustellen und dem localen Interesse ist, kraft des localen souveränen Willens, sowohl was das Mass der Begabung mit Linien, als was Ausführung, Comfort, Solidität, ja Eleganz derselben betrifft, vollkommen gleichmässig an den äussersten Grenzen wie im Centrum des Reichs genug gethan. Für die Bauten, welche zur Freude und Erhebung der Anwohner, monumental die Bahnen schmücken, den Comfort der Stationen, die minutiöse Tüchtigkeit der Ausführung und sorgsame Wahl der Beamten, ist in den wohlhabenden Kleinstaaten so gut gesorgt worden, wie an den Schwerpunkten des Verkehrslebens in der Umgebung der grossen Residenzen und in den Haupt-Industrie-Districten.

Das ist die specifische Individualität des deutschen Eisenbahnsystems und Product der politischen und socialen Individualität des Landes.

Der merkantilische Geist rief, ohne Einflussnahme der Regierung in Deutschland die ersten Eisenbahnen in's Leben.

Der hoch entwickelte, merkantilische Sinn des deutschen Volkes rief die ersten, grösseren deutschen Eisenbahnen in's Leben. Als Personification desselben erscheint der nie hoch genug zu schätzende Friedrich List, einer der seltenen Genien, die dem dunklen Zeitendrange und dem Bedürfnisse der Völker die lösende Sprache verliehen haben.

Es ist charakteristisch für den Geist der Entstehung des deutschen Eisenbahnwesens, dass die ersten volkswirthschaftlich bedeutsamen Bahnen nicht von der Hauptstadt Deutschlands, Berlin, sondern von einem Haupt-Mittelpunkte des Binnenhandels, der Mess-Stadt Leipzig, ausgingen und diese mit dem Elbstapelplatze Magdeburg und der Residenz eines Mittelstaates in Verbindung brachten.

Hieran erst schloss sich die Verbindung der Hauptstadt mit dem grössten Hafen des Continents, Hamburg, und dem Meere.

Staatsbahnsystem in den Mittelstaaten.

Die Eisenbahn-Politik der Mittelstaaten, so viel man in einer Zeit hiervon reden darf, wo man das Wort kaum kannte, wandte sich sehr bald dem Staatsbahnsysteme zu.

Die vortreffliche Finanzlage derselben, ihre geordnete, vertrauenswürdige Verwaltung, gestattete die Beschaffung der Capitalien, fast ohne jeden Coursverlust, zu einem niedrigen, dem ihrer früheren Staatsanlehen selten übersteigenden Zinsfusse.

Zudem leistete die mässige Ausdehnung der Netze Gewähr, dass ihre zweckentsprechende Administration,

auch unter den Bedingungen, welche die Natur der Staatsverwaltung stellt, werde geführt werden können.

Die Ausdehnung der bayrischen Bahnen zeigte sich sehr bald als bis an die Grenze dieser Möglichkeit herangehend, ja vielleicht dieselbe schon überschreitend.

Am längsten zögerte Sachsen, der merkantilisch und industriell am höchsten entwickelte der Mittelstaaten, mit Herstellung seines Staatsbahnsystemes und fand dadurch Gelegenheit, Privatbahnen unter verschiedenen, vortheilhaften Bedingungen und ohne nennenswerthen Baaraufwand, meist durch blosse Werthabstempelung ihrer Actien etc. zu Staatspapieren, zu erwerben.

Daneben bestand, zu sehr günstiger Wechselwirkung zwischen beiden Systemen, eine überaus prosperirende Privatbahn: die Leipzig-Dresdener. Zur Unterstützung des Privatbaues kamen in den Mittelstaaten verschiedene Systeme in Anwendung. Bayern garantirte die Verzinsung des Ostbahncapitals. Sachsen betheiligte sich an der Uebernahme von Anlagecapitalsquoten und schoss Zinsen vor etc.

Nirgends wurde jedoch ein System zum Principe erhoben.

Eisenbahnpolitik Preussens.

Es gab nur einen Staat in Deutschland, dessen Ausdehnung die Entwickelung einer wirklichen Eisenbahn-Politik zuliess und das Areal dieses Staates war durch das Dazwischenliegen anderer Länder, hinderlich für die Gestaltung des Eisenbahnwesens, in verschiedene Theile getrennt.

Preussen verhielt sich, den Erscheinungen des Eisenbahnwesens gegenüber, reservirt. Erst 1847 dachte dessen Regierung, trotz vortrefflichen Credits, an Herstellung einer Staatsanleihe für den Bau der grossen militärisch-politischen Route der Ostbahn: Russische Grenze-Berlin. Sie konnte dieselbe aber beim Vereinigten Landtage nur nach einmaliger Ablehnung durchsetzen. Seitdem hat der preussische Staat theils neue Staatsbahnen gebaut, theils von erworbenen Ländern übernommen, theils angekauft, so dass sich die Länge der Linien, die er 1873 besass, auf fast 4000 Kilom. mit fast 50 Percent doppelgeleisigen Strecken, erhob. Fast ebenso bedeutsam ist das Bahnnetz, welches er für Rechnung von Privatgesellschaften zu betreiben übernommen hat, in einer Länge von ca. 2500 Kilom. mit ca. 33 Percent Doppelgeleis-Strecke.

Unter den, dem preussischen Staate theils gehörigen, theils von ihm betriebenen Strecken, befinden sich einige, die zu den grössten und bedeutsamsten Bahncomplexen Deutschlands gehören: die Bergisch-Märkische, Oberschlesische, Hannover'sche, Niederschlesisch-Märkische Bahn etc.

Staatsunterstützung des Privat-Eisenbahnbaues in Preussen.

Auch in Preussen ist ein bestimmtes System der Unterstützung des Privat-Eisenbahnbaues durch den Staat nicht festgehalten worden. Man hat sich, sehr rationeller Weise, je nach zeitweiliger Finanzsituation oder sonstigen Verhältnissen, bald zur Betheiligung am Capital, bald zur Garantie der Actien- oder Prioritäten-Verzinsung bestimmt gesehen, ohne dadurch irgendwie Fusions-Bestrebungen oder die Bildung grosser Complexe anzustreben.

Wo dieselben entstanden, wie bei den Bergisch-Märkischen, Cöln-Mindener, Rheinischen, Oberschlesischen etc. Bahnen, sind sie ausschliesslich Producte der localen Zweckmässigkeit, nirgends Mittel gewesen, Nothständen abzuhelfen oder sie zu verdecken.

Die Opfer, die dem preussischen Staate durch die Garantirung von Eisenbahn-Capitalien auferlegt wurden, sind verhältnissmässig gering.

Von einem Actien- und Prioritäts-Stamm-Actien-Capitale von circa 440 Millionen Thalern waren, 1873, nur circa 32 Millionen, mit einer Verzinsung von $3\frac{1}{2}$—4% garantirt, von 554 Millionen Prioritäts-Obligationen waren nur 120 Millionen garantirt. Ein grösserer Theil dieser Garantien wird nicht mehr in Anspruch genommen. Das Actien-Capital verhielt sich zu dem Anleihe-Capital der Bahnen, wie 1 : 1,25.

Die Aufwände für Geldbeschaffung für den Bau der Eisenbahnen, durch Coursverluste, Intercalarzinsen, Intervention der Geldinstitute etc., sind in Deutschland, einige in der Schwindelperiode aufgetretene Fälle ausgenommen, äusserst mässig gewesen, so dass im grossen Durchschnitte 90% der genehmigten Capitalien auch wirklich auf den Bau verwendet worden sind. Uebertragungen von Concessionen sind fast nirgends vorgekommen und fast immer hat dieselbe Gesellschaft die Bahn, für die sie Concession erhalten hat, auch gebaut und betrieben.

Dank dem guten Staatscredit der deutschen Länder, dem niederen Zinsfusse und dem regulirenden Hinblick auf Herstellungs- und Capitalspreis der Staatsbahnen, haben die deutschen Bahnen, gewisse krankhafte Vorkommnisse der genannten tollen Periode immer ausgenommen, niemals so zum Spielballe der Börse, ihr Entstehen und Gedeihen nie so von der Laune des Geldmarktes abhängig werden können, wie die anderer Länder.

Es war kaum möglich, dass in einer Provinz, einem Lande, wo vielleicht eben eine Staatsbahn, solid und redlich, für einen gewissen honetten Preis gebaut wurde, der Capitalaufwand für eine daneben entstehende Privatbahn, unter nahezu ähnlichen Lohn- und Material-Beschaffungs-

Verhältnissen, sich um 50 bis 100 Percent höher hätte belaufen können.

Dieser moralisch regulirende Einfluss der Staatsbahnen ist sehr hoch anzuschlagen.

Günstige Wechselwirkung zwischen Staats- und Privatbahnbau. Nichtanwendung des Systemes der General-Entreprise.

Nicht minder hoch ist ferner dabei zu Gunsten der herrschenden Verwaltungs-Principien auf deutschen Bahnen zu schätzen, dass das Princip der General-Entreprise, das jede wirkliche Controle der Verwendung der Capitalien aufhebt und dadurch, dass es sehr grosse Summen zu fast absolut freier Selbstbestimmung in die Hände eines Individuums legt, Gelegenheit bietet, einem eben so verwerflichen als unerforschlichen Betheiligungs-Systeme Thor und Thür zu öffnen, und den Baukosten jeder Bahn die Risicosumme der General-Entreprise a priori zuschlagen muss, die Quelle der Demoralisation in Eisenbahnkreisen in vielen Ländern geworden ist, nur in sehr wenig Fällen bei Herstellung der Bahnen in Anwendung kam. Die Gesellschaften und der Staat haben es sich nicht verdriessen lassen, die Gewinnste, die dabei den General-Unternehmern zugefallen wären, selbst zu verdienen und sich vor Verlusten fast immer durch sorgsame Vorarbeiten und solide Veranschlagung zu schützen.

Geist der Oekonomie im deutschen Eisenbahnwesen. Trace, Ausrüstung und Leistung derselben.

Der Geist der ruhigen Wohlüberlegtheit und Oekonomie, der durch das ganze deutsche Staatsleben geht, hat auch bei der Wahl der Constructionen für den Eisenbahnbau, der Anlage der Stationen, Ausstattung mit Betriebsmittel etc. vorgewaltet. Ihr Durchschnittspreis beträgt per Kilometer Bahnlänge:

Bei den Staatsbahnen	78.700	Thlr.	bei 34%	doppelg.
bei den vom Staate verwalteten Privatb.	95.000	„	„ 31%	„
bei den Privatbahnen	64.000	„	„ 30%	„
im Mittel.....	72.200	„	„ 32%	„

Bei der Trace der Bahnen ist keine so hohe Lage derselben im Terrain, wie in Amerika, keine so tiefe als in Frankreich und England gewählt worden. Letzteres geht daraus hervor, dass die Länge der Brücken und Viaducte auf preussischen Bahnen 125 Kilometer bei 14.300 Kilometer Bahnlänge, in Frankreich (1867) bei fast gleicher (15.600 Kilometer) Bahnlänge, ebenfalls 125 Kilometer, hingegen die Länge der Tunnels in beiden Ländern 42 und 192 Kilometer betrug, daher in Frankreich mehr als viermal so gross war.

Die Zahl der Stationen war hingegen in Frankreich um 20% grösser als in Preussen.

Der Mittelpreis der Bahnen in Frankreich erhob sich dagegen auf 118.000 Thaler per Kilometer!

Die französischen Bahnen besassen (1868) $0._{29}$, die preussischen $0._{31}$ Locomotiven, die französischen $7._{98}$, die preussischen $7._{57}$ Fuhrwerke per Kilometer. Ingleichen ist die Massenbewegung auf den Bahnen in Preussen nicht geringer als in Frankreich. Im letzten Jahre, über welches die französische complete Statistik Auskunft giebt (1867), wurden auf 15.000 Kilometer französischer Bahnen 873 Millionen Netto-Centner, im gleichen Jahre auf 9900 Kilometer preussischer Bahnen aber 1002 Millionen Netto-Centner gefahren, und zwar letztere grössere Masse unter günstigerer ökonomischer Ausnützung der Betriebsmittel, nämlich in 792.000 Zügen, während auf den französischen Bahnen 1,661.000 Züge dazu nöthig waren.

Die Einnahme von jedem gefahrenen Centner Gut war dabei auf beiden Bahnsystemen fast genau dieselbe, nämlich: $0._{27}$ Centimes per Kilometer in Preussen, $0._{28}$ Centimes per Kilometer in Frankreich. Mehr als in Preussen trug der Personenverkehr in Frankreich ein; jeder einen Kilometer weit transportirte Passagier brachte dort $4._{5}$, hier $5._{4}$ Centimes ein; ein Umstand, der auf die, theils durch grössere Wohlhabenheit, vornehmlich aber durch die unbequemen Constructionen der Wagen unterer Classen in Frankreich hervorgebrachte, stärkere Benützung der oberen Classen zurückzuführen ist.

Das französische Bahnsystem ist daher dem deutschen (beziehungsweise preussischen) weder an Ausrüstung, noch Leistungsfähigkeit, noch Oekonomie des Betriebes überlegen.

Es ist daher durch die deutsche, beziehentlich preussische, Eisenbahn-Oekonomie ein Bahnsystem geschaffen worden, das dem französischen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Tüchtigkeit der Ausführung vollkommen ebenbürtig, das Land dichter bedeckend, den Provinzialinteressen besser Rechnung tragend, den Staatsschatz weniger in Risico ziehend, per Einheit der Herstellung (Bahnkilometer) um mehr als 40% wohlfeiler ist, als das französische, das, schon seit geraumer Zeit, im Entstehen und Betreiben fast ausschliesslich Product der Börse war.

Nachdem erst einige Linien für Rechnung des Staats theils gebaut, theils erworben worden waren, theils betrieben wurden, gestaltete sich die preussische Eisenbahnpolitik fast von selbst.

System der Staats- und Privatbahnen

Sie ging bisher, mehr empirisch, als dass es als Maxime offen ausgesprochen worden wäre, dahin, in den Hauptrichtungen des grossen merkantilischen Verkehres und der wichtigsten militärischen Bewegungsrouten, nicht blos eine

auf den Hauptrouten. Grosses Staatsbahnkreuz.

Bahnlinie entstehen zu lassen, von denen aber immer eine in den Händen des Staates sich befinden sollte.

So ist das gewaltige schräge Bahnandreaskreuz entstanden, dessen Centrum Berlin, dessen Fuss Metz, dessen Kopf Königsberg (Eydtkuhnen), dessen Arme Hamburg (Harburg) und Oderberg sind.

Vortheile des Systemes.

Fast durchaus doppelgeleisig, fast durchaus in den Händen des Staates, bildet dieses eiserne Kreuz das Gerüst, auf dem sich die militärische Bewegungsmacht Preussens aufbaut, während die gewaltige Leistungsfähigkeit der Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Hannover'schen, Bergisch-Märkischen, Westphälischen Bahn und der im Bau begriffenen Berlin-Coblenzer Linie, die volle Macht des Schutzes der Staatsinteressen gegen mögliche, wenn auch, bei der rationellen Verwaltung der betreffenden Bahnen höchst unwahrscheinlichen, Concurrenz und andere mit dem Wohle der Steuerträger nicht ganz vereinbaren Bestrebungen der in ähnlicher Richtung laufenden Bahnen, in die sorgende Hand der Regierung legt.

Wechselwirkung zwischen Staats- und Privatbahnen bei Handhabung des Betriebes.

Zugleich erhält die Staatsgewalt die Füglichkeit, durch die Massnahmen und Einrichtungen auf ihren eigenen Linien auf die Tarife, die Disciplin, die Accommodation und die gesammte Manipulation der Verkehre auf jene Privatlinien, gleichsam eine Minimalleistung gebend, bestimmend einzuwirken, ohne deren Thätigkeit für Erreichung eines höheren Masses von Vollkommenheit derselben, Grenzen zu setzen. Unzweifelhaft würde diese fast unbeschränkte Concurrenz- und Pressionsfähigkeit in den Händen einer, von unreinen Elementen beeinflussten, vom Geldmarkt abhängigen, ihren Pflichten und Rechten nicht bis zu den äussersten Consequenzen bewussten, unfesten Regierung, ein gefährliches Werkzeug sein. Die Ausnützung desselben im Sinne des „après nous la deluge“ für momentane Finanzzwecke, politische Tendenzmassnahmen, Druckausübungen aller Art, liegt nahe — aber absolute Sicherstellungen gewähren auch die weisesten Institutionen nicht und einen Punkt giebt es bei jeder derselben, wo es eben auf das Vertrauen ankommt, mit dem man sie handhaben sieht, um sie für weise oder verfehlt halten zu müssen.

Jedes Land hat eben, wie oben schon ausgesprochen, die Regierung, die es verdient, und das Land, das kein Vertrauen mehr in die Redlichkeit und Pflichttreue seiner Regierung haben kann, ist — sein Schicksal werth.

Anderseits zwingt, bei der von der preussischen Eisenbahnpolitik erzielten Durcheinanderschiebung von Staats-

und Privatbahncomplexen, die Einwirkung des specifisch geschäftlich-merkantilischen Geistes in der Handhabung der letzteren, den mit ihnen in derselben Richtung strebenden Staatsbahnen einen genügenden Theil der Coulanz, Freiheit und Raschheit in der Manipulation ihrer ganzen Thätigkeit auf, welche Bedingungen für das Wesen vom Handel, Wandel und Verkehr sind, lässt sie Schritt halten mit dem raschen Wechsel der Erscheinungen im Verkehrsleben und behütet die Administration der Staatsbahnen, durch ihr unablässiges Andringen, vor dem allzu drastischen Geltendwerden der conservativen und bureaukratischen Elemente, welche, wie mehr erwähnt, jeder Staatsverwaltung naturgemäss imminent sind, und in einem reinen Staatsbahnsystem, ihrem eigenen Wirken überlassen, den Usus und Schlendrian herbeiführen, welche ihrerseits die Symptome jenes Torpor sind, der das Gedeihen noch fast jeder selbstständigen Industrieunternehmung des Staates verhindert hat.

Nichtdurchführung allgemeiner Schemas und Normalien.

Im Bereiche der Tendenzen der preussischen Eisenbahnpolitik hat niemals die Ausbildung eines Systems von detaillirten Normativen und Schemas für Bau- und Betriebsgestaltung der Eisenbahnen gelegen.

Allgemeine Normativ-Bestimmungen für die Gestaltung der deutschen Bahnen und ihr Betrieb nur durch freie Vereinbarung der Verwaltungen geschaffen.

Der germanische, kritische Nationalgenius hat eine eben so starke Antipathie dagegen, wie es dem romanischen, formaleren sympathisch ist, der dadurch eben seine Minderbegabung für das Eisenbahnwesen documentirt. Aber das Staatsbahnwesen bietet die Mittel, das Beste in Constructionsformen zu erproben und praktisch vorzuführen und so bestimmend auf die Formengestaltung einzuwirken. Stationsanlagen, technische Constructionen und administrative Einrichtungen sind der individualisirenden Gestaltung des Ortes und der Zeitbedingungen in jedem einzelnen Falle überlassen geblieben; die Einhaltung gewisser, allgemeiner Umrisse vorausgesetzt, welche von den Polizeigesetzen des Landes und die, durch freie Vereinbarung der Bahnverwaltungen geschaffenen „Grundzüge“ für die Gesammtgestaltung der Eisenbahnen und die Betriebsreglements etc. etc. umschrieben werden.

Von einem Normalienwesen für Gesammtdeutschland konnte selbstverständlich um so weniger die Rede sein, als jeder Staat, mit gleichem Rechte, sich die Bestimmung darüber vorbehielt, wie und wie weit er auf die Gestaltung seines Eisenbahnwesens einwirken wollte.

Und es ist wiederum vollkommen aus der nationalen Eigenart heraus entwickelt, dass, bei der Schaffung aller dieser Selbstbestimmungen durch freie Vereinbarung der Bahnverwaltungen, die Vertreter der Bahnen des Staates aus allen deutschen Ländern, nur

gleichberechtigt an Sitz und Stimme mit den Vertretern des Privatinteresses zu Rathe sitzen.

Weise hat deshalb auch die preussische Eisenbahnpolitik ihren Staatsbahncomplexen und ihren Bahnverwaltungen, so weit möglich, die äusseren Alluren der Privatinstitute gelassen, mit denen sie in Wechselwirkung stehen und deren Collegen sie sind.

Keine General- oder Central-Direction zu Berlin.

Man hat den grössten aller Fehler, den der Centralisirung vermieden, keine Central- oder Generaldirection zu Berlin geschaffen und so die schädlichsten der lähmenden Geister, die in übergrossen Verwaltungen und Instanzenzügen wohnen, ungeweckt gelassen. Jeder Staatsbahn-Complex hat seine, wirklich auf seinen Linien residirende, nach ihrer Kenntniss der Ortsverhältnisse ihn wirklich individuell leitende Direction. Die Wirksamkeit dieser Behörden läuft direct im principiengebenden, prüfenden und genehmigenden Handelsministerium in Berlin zusammen.

Jeder Staatsbahncomplex als Individuum behandelt.

Keiner in seinen Dimensionen über die sachgemässe Manipulirbarkeit hinausgehend.

Keiner der preussischen, aber auch keiner der andern deutschen Staatseisenbahn-Complexe, ging in seiner Ausdehnung bis an die Grenze der exacten Administrirbarkeit hinan (der der bayrischen Staatsbahn, wie gesagt, vielleicht ausgenommen, welcher mit 1800 Kilometer Bahnstrecke an dieser Grenze stand und auch davon Spuren zeigte, sie aber jetzt, wo seine Ausdehnung, nach dem Hinzukommen der Ostbahn, mit 2500 Kilometer, wahrscheinlich zum Nachtheile des ganzen Systems, überschritten hat, ohne deshalb an die Ausdehnung der grossen französischen Complexe hinanzureichen), obwohl sich mehrere derselben, durch den Bau von Anschlusslinien, Verschmelzung mit Nachbarbahnen, oder Uebernahme von deren Betrieb eminent in ihrer Ausdehnung entwickelten. Gleiches war bei mehreren Privatbahncomplexen der Fall.

Oekonomie des Betriebes nicht an die Ausdehnung der Complexe geknüpft.

Die Wahrnehmung, zu der die vortreffliche preussische Statistik die Gelegenheit bietet, dass weder mit Ausdehnung der Complexe noch mit dem Steigen der Verkehrsmassen sich eine wesentliche Verbesserung der Oekonomie des Betriebes zeigte, hat in Deutschland niemals die Verschmelzung schwach rentabler Bahnen mit besser prosperirenden — als Mittel erscheinen lassen, beiden Vortheile zuzuführen. Als Beispiele hiefür mögen die Verhältnisse der 10 grösseren preussischen Bahncomplexe dienen, die an Ausdehnung und Weite zugenommen haben:

Runde Zahlen:

Complex	Zeitraum	Längen-zunahme Kilometer	Einnahm-zunahme pr. Kilometer	Percentsatz d. Ausgaben v. d. Brutto-Einnahmen
K. preuss. Ostbahn .	1858—1873	601—1400	4300— 9000	49—48
K. preuss. Niederschles. Märkische	1844—1873	81— 580	3700—22000	44—49
K. preuss. Westphälisch.	1848—1873	35— 396	2300— 9200	45—67
Bergisch-Märkische .	1854—1873	58—1069	7100—18300	55—54
Magdeburg Halberstadt	1854—1873	58— 772	9000— 8700	47—46
Berlin-Anhalt	1854—1873	232— 368	6000—14500	42—43
Thüring'sche	1847—1873	165— 471	3800—12000	47—58
Rheinische	1854—1873	86— 840	10700—15000	39—53
Cöln-Minden	1847—1873	64— 566	4100—24000	53—50
Breslau-Freiburg . .	1846—1873	66— 297	3000— 3340	45—42

Weit eher haben kleinere, an Länge gleichbleibende Bahnen, unter dem Einflusse des Wachsens der Routine, und Individualisirung der Verwaltung und der Ermittlung von Ersparnissquellen, eine Steigerung der Oekonomie des Betriebes gezeigt. Nirgends haben deutsche Staaten zu dem zweifelhaften Mittel der Gewährung von Zinsgarantien für kleinere, schwach prosperirende Bahnen gegriffen, um dadurch grössere Complexe zu vermögen, sie in sich aufzunehmen.

Man würde darin die Gefahr erblickt haben, die schwachen Bahnen, auf Kosten des Staates, zum Aufgeben des Strebens zu veranlassen, aus eigener Kraft ihre Einnahmsquellen zu heben oder ihre Betriebskosten herabzudrücken

Vorfall incorrecter Erscheinungen bei der Concurrenz zwischen Staats- und Privatbahnen.

Von einer „Organisation der Verkehrsmonopole“ auf Richtungscomplexe, einer Massnahme, die nur im Kreise einer napoleonischen Regierung reif werden konnte, durfte in Deutschland, Angesichts der staatswirthschaftlich weit wirksameren Herstellung der verkehrspolitisch organisirten Concurrenz zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen', bei deren Regulirung das Finanzinteresse der Bahneigenthümer, nur in so weit es mit der Staatswohlfahrt nicht collidirt, in Rechnung kommt, und bei welchen geheime Cartelle und Amalgamationen der Interessen selbstverständlich wegfallen, keine Rede sein.

Gemischtes System der Individualität des deutschen Geistes gemäss.

Wenn nun, nach dem vorstehend Gesagten, die Eisenbahnpolitik der deutschen Länder im Allgemeinen als eine correcte erscheint, so haben doch daran die Staatsverwaltungen, die seit dem Entstehen der Bahnen damit vielfach gewechselt und mannigfache Nuancen der Staats-, Handels- und Verkehrspolitik gezeigt haben, fast weniger Verdienst, als die Gesundheit der Institutionen eines in Handels- und

Verkehrspolitik erfahrenen und gereiften und für deren Handhabung talentirten, sittlich disciplinirten Volkes, das instinctiv hierin das zugleich erspriessliche und correcte ergreift.

Freie Vereinbarung, alleinige Quelle der einheitlichen Institutionen im deutschen Eisenbahnsystem.

Die Herstellung des gemischten Systems, mit allen seinen Consequenzen, die Schöpfung der Verbände und Vereinbarungen, welche dem zerstückelten, nach den verschiedensten Principien gebauten und administrirten deutschen Bahnsystemen die einheitlichen Leistungseigenschaften der grossen fremdländischen Complexe, die erforderliche Uebereinstimmung der Constructionsformen, der Verkehrs-Regulative, Wagenbenutzungs-Bestimmungen, Transport-Classificationen, ja sogar ähnliche Bahnpolizei-Gesetze gaben — alles dies, was fremde Bahnsysteme unter dem Drucke eiserner Nothwendigkeit erhielten, ist dem deutschen Eisenbahnwesen durch freie, gewonnene Ueberzeugungen vom Erspriesslichen entwachsenen Vereinbarungen, verliehen worden.

Gefahren der Eisenbahnpolitik der verschiedenen deutschen Länder.

In so genügender Weise nun auch der staatswirthschaftlichen und nationalen Eigenart der verschiedenen deutschen Länder die Eisenbahnpolitiken derselben entwachsen und ihr congenial sein mögen, so trägt doch jede derselben den Keim schwerwiegender Nachtheile in sich.

Wir haben die des reinen Staatsbahnsystems bei verschiedenen Anlässen oben schon dargelegt. Sie sind der Art, dass sie dessen Ausdehnung auf sehr grosse Netze absolut unräthlich, ja unmöglich machen, werden aber gerade unter den Verhältnissen, unter denen das System in den Mittelstaaten Deutschlands sich einbürgerte, durch die Influenzen wesentlich abgemindert, welche die Privatbahncomplexe, die sie umgeben und häufig die Staatsbahnnetze an Ausdehnung übertreffen, auf diese ausüben. Ferner schwächen sie sich auch noch durch die Verschiedenheiten der Maximen ab, nach denen die Mittelstaaten ihre Staatsbahnsysteme behandeln.

Gefahren des gemischten Systemes.

Anderer und, so zu sagen, rein moralischer Art sind die Nachtheile, die dem gemischten Systeme Preussens, beziehungsweise Sachsens, anhaften.

Der Staat tritt hier, in seiner Eigenschaft als Bahneigenthümer, als Concurrent der industriellen Unternehmungen seiner Steuerträger auf und, in seiner andern Qualität als Oberaufsichtsführer über das Eisenbahnwesen des ganzen Landes, erscheint er als Richter in eigener Sache bei allen Anlässen, wo Angelegenheiten von Privatbahnen und Staatsbahnen zugleich in Frage kommen.

Nur administrativ so exemplarisch organisirte, vom Vertrauen der Staatsbürger in politischer, wirthschaftlicher und sittlicher Beziehung fest getragene Regierungen, finanziell so wohl situirte Länder wie Preussen und Sachsen können diese Schwierigkeiten zeitweilig und factisch weniger peinlich hervortreten lassen — wesentlich bestehen sie aber auch bei dem pflichtbewusstesten Verfahren der Regierungen fort und Nichts leistet Garantie dagegen, dass sie, unter dem Eindrucke irgend einer unreifen Massnahme, oder eines, gerechtfertigter oder ungerechfertigter Weise plötzlich ausbrechenden epidemischen Misstrauens, die traurigsten Erscheinungen im Verkehrsleben hervorrufen.

Reichs-Eisenbahnbehörden.

Seit der Errichtung des deutschen Reiches ist glücklicherweise das Mittel geboten worden, die Schwierigkeiten aus dem Grunde zu heben und zwar durch die Schaffung der Reichs-Eisenbahnbehörden.

Wie sich die Staatspolitik des deutschen Reiches zu der der sonst souverainen Einzelstaaten verhält, so soll die Reichs-Eisenbahnpolitik zu der der Einzelstaaten sich verhalten.

Stehen neutral über Staats- wie Privatbahnen.

Sie wird neutral eben so über den Staatsbahnen aller Länder wie über den Privatbahnen derselben stehen; für sie kann es nur „Eisenbahnen“ im deutschen Reiche, ohne alle Rücksicht auf deren Eigenthümer, geben. In ihrer Wirksamkeit wird das Mittel liegen, die Angelegenheiten vom höheren Standpunkte aus behandeln und entscheiden zu lassen, wo jetzt das Interesse des Staates mit dem seiner Bürger, in ihrer gleichen Eigenschaft als Eisenbahn-Eigenthümer, in Conflict kam.

In wie weit die Endzwecke der Schaffung der Reichs-Eisenbahnbehörden bereits durch ihre dermalige Gestalt, durch die Gesetzgebung, auf die sie sich in ihrer Wirksamkeit stützen sollen, erreicht sind, ist eine andere Frage und unabhängig von der Lösung des Problems im Principe.

Lösung des Conflicts in Staaten, die keine Bundesstaaten sind.

In Ländern, die keine Bundesstaaten sind, und daher der Vortheile einer, gleichmässig neutral über Staats- und Privatbahnen stehenden Reichsgewalt, nicht a priori theilhaft werden können, kann der Conflict nur durch Schaffung von Behörden und Organen gelöst werden, die aus der Initiative der Volksvertretung direct hervorgehen.

Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen in Deutschland.

Wir kommen darauf bei Betrachtung der österreichischen Zustände zurück.

Wenn wir, dem Programm dieser kleinen Schrift gemäss, schliesslich zu einem Blicke auf die Form der Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen, die eine Consequenz der Eisenbahnpolitik der verschiedenen deutschen Staaten ist, gelangen, so wendet sich derselbe sofort auf die

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Länder mit gemischten Systemen, da die Staats-Oberaufsicht über Staatsbahnen eine selbstverständliche und nur intern interessante Emanation ihrer Staats-Administrationsform ist. Wir haben die Nachtheile und Gefahren, die aus dem gemischten Systeme der Handhabung der Staats-Oberaufsicht erwachsen sind, soeben dargelegt, und es erübrigt uns nur, nun auch die überwiegend grossen Vortheile desselben für den gleichen Zweck hervorzuheben.

Vortheile des gemischten Systemes für die Gestaltung der Staats-Oberaufsicht.

Der Besitz eigener Bahnen befähigt die Staatsregierung zur Sammlung eigener Erfahrungen, eigener Meinungen, zur Anstellung eigener administrativer und technischer Erörterungen in grösseren und vielfältig gegliederten Wahrnehmungskreisen, als sie irgend einer Privatgesellschaft zu Gebote stehen, so dass sie im Stande ist, den Einwendungen derselben gegen getroffene Anordnungen der Staats-Oberaufsicht nicht mit der brutalen Macht des „sic volo, sic jubeo", sondern der vollen Ueberzeugungskraft der in grössten Kreisen gesammelten Erfahrung und dem wirklich besseren Wissen entgegenzutreten, wenn sie die ihr zu Gebote stehenden Mittel wirklich sachgemäss ausnützt.

Sie wird dann, angesichts dieser gewonnenen, wirklich begründeten Ueberzeugungen, keinen Gewissensdruck zu empfinden haben, wenn sie ihre Anordnungen, kräftig und bis zur letzten Consequenz, durchzuführen sich veranlasst sieht.

Schulung und Recrutirung des Staats-Aufsichts-personales.

Der Staatsbahnbesitz gewährt aber auch der Regierung die Möglichkeit, sich ein Executivpersonale unvergleichlicher Qualität für ihre Oberaufsicht zu bilden, dasselbe praktisch zu schulen und es, von seinen Spitzen im Ministerium selbst an, bis zu seinen untersten Organen, in zweckmässiger und zuverlässiger Weise zu recrutiren.

Nichts hindert daran, die administrativen und technischen Beamten, die in den Dienst der Staatsbahnen getreten sind, nachdem sie, durch die erforderliche Reihe von Examen, ihre allgemeine wissenschaftliche Vorbildung dafür dargethan haben, speciell für den Zweck der Oberaufsicht gründlich zu schulen, indem man sie die Scala des Dienstes von unten nach oben, nicht als Volontäre, sondern als wirkliche tüchtig angespannte Beamte durchmachen lässt und ihnen dabei auch Kenntniss von den verschiedenen Methoden der Behandlung der Vorschriften, von den Verhältnissen der verschiedenen Provinzen etc., durch häufige Versetzung von einer Bahnlinie zur andern verschafft.

Die Universalität der praktischen Ausbildung der Betreffenden, im Gesammtbereich der Staatsbahnen Herangezogenen, wird daher eine grössere sein können, als die irgend eines Beamten einer Privatbahn, was natürlich ihre Eignung für die Oberaufsicht steigert.

Werden die Personale in ihren Entwicklungen und Leistungen gut im Auge behalten, hie und da auch die, welche sich besonders dafür zu qualificiren scheinen, versuchsweise und zeitweilig in die Staats-Aufsichtsbehörden, sodann aber auch wieder in das Leben des Verkehrs hinaus commandirt, so darf man, wenn den in höchster Instanz leitenden Organen ein einigermassen genügender Theil von „Genie des Vertrauens“ innewohnt, sicher sein, bald ein, der Staatsregierung genau und aus eigener Wahrnehmung bekanntes Corps wohlgeschulter Oberaufsichts-Beamten unter der Hand zu haben, in dem sich für jeden Bedarf, sowohl dem Fache als dem Range nach, Auswahl finden lässt. Dieses Corps, in Verbindung mit dem Executivpersonale der Staatsbahnen selbst, dem es ja im Grunde so lange angehört, als es nicht zu Aufsichtszwecken verwendet wird, stellt aber auch der Staatsregierung die Armee zur wirklich rationellen Durchführung ihrer Beschlüsse, wenn sie einmal in die Lage kommen sollte, Ausnahmemassregeln, wie Sequestrationen, Zwangsveräusserungen etc. zu verfügen, zur Disposition, ganz abgesehen von den immensen Diensten, die es in Kriegszeiten, als Vertrauenskern in der Occupations-Verwaltung fremder Bahnen, zu leisten im Stande ist.

Selbstschaffung des Executivpersonales für Ausnahmezustände.

Für Kriegszwecke.

Wenn nun, trotz alledem, in der Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen in Deutschland einer der Schatten liegt, die das Bild der deutschen Eisenbahnsysteme hie und da trüben, so beruht auch dies in specifischen Zügen des deutschen Nationalgeistes und zwar in denselben, die dessen politisch freiheitliche Entwicklung so lange verzögert haben.

Schatten auf der deutschen Oberaufsicht über Eisenbahnen.

Es sind dies, erstens, das unbedingte bureaukratische Selbstvertrauen, das keinen Zweifel am „Kommen des Könnens“ mit dem „Verleihen des Amtes“ auftauchen lässt und zweitens die Tendenz des Vielregierens.

Bureaukratisches Allesverstehen.

Vielregieren.

Das erstere lässt den jungen Beamten, der gestern noch als lauschender Schüler zu den Füssen eines Meisters in der Eisenbahnkunst sass, wenn er heute in die Aufsichtsbehörde berufen wird, ohne Skrupel den Secir-Stift ergreifen und, nach flüchtigem Blicke, die gediegenen Producte von des Meisters reifem Nachdenken und Menschenalterlanger Erfahrung kritisch zersetzen.

Die andere schleppt technische und administrative Entwürfe, Pläne, Insructionen, die mit genauer Kenntniss des Faches, sorglichem Eingehen in die Ortsverhältnisse, fleissig von den berufensten Intelligenzen geschaffen worden sind, zum unübersehbaren Nachtheile von Individuen,

Unternehmungen und Provinzen, behufs Prüfung und Genehmigung, Wochen, Monate und Jahre lang durch Behörden und Instanzen, die, fachlich nicht competenter als jene Autoren, alles das, was jene mit eigenem, offenen Sinne wahrgenommen haben, nur durch ungenaues Hörensagen kennen können, um sie, zur hellen Verzweiflung ihrer Urheber, in der Gestalt jenes bekannten Goethe'schen Vogels, in deren Hände zurückkehren zu lassen.

Doch sind dies Mängel der Ausführung, die auch bei der Verlebendigung weniger rationeller Principien der Eisenbahnpolitik häufig mit in den Kauf genommen werden müssten und die, mit Erweiterung des Blickes und Sinnes des deutschen Volkes in seiner Gesammtheit, nach und nach ihre Lösung finden werden.

Preussische Staats-Oberaufsicht decentralisirt.

Die preussische Eisenbahn-Staats-Oberaufsicht ist decentralisirt. Sie wird durch in den Provinzen residirende, mit den Verhältnissen derselben genau vertraute, mit den nöthigen technischen und administrativen Organen ausgerüstete „Commissariate" genannte Behörden ausgeübt, die mit der, die Oberaufsicht in höchster Instanz leitenden Abtheilung im Handels-Ministerium, ohne Zwischenbehörde, in Beziehung stehen. Sie entspricht, im Principe, ihren Zwecken genügend und der Kostenaufwand, den sie erfordert, bildet nur einen sehr kleinen Bruchtheil desjenigen für die französische Aufsicht, ohne dass die Bahnpolizei in Deutschland schlechter als in Frankreich gehandhabt würde, die Sicherheit auf deutschen Bahnen geringer als in Frankreich wäre. Dieser Aufwand ist auch sehr viel geringer, als der, welchen die österreichische Oberaufsicht erfordert, deren Wirksamkeit immer eine ungenügende war und es, trotz aller mit ihrer Organisation gemachten Experimente, die immer nur ihren Preis, nie ihren Werth gesteigert haben, bleiben wird, so lange nicht die Grundbedingungen ihres Wesens total umgestaltet werden.

Der Eisenbahnrath.

Das jüngste, aber charakteristische, unter dem moralischen Einflusse der alles besudelnden und verdächtigenden Strömungen der Schwindelzeit entstandene Kinds der preussischen Eisenbahnpolitik ist das Project der Errichtung eines „Eisenbahnrathes". Diese hohe Corporation, aus den erforderlichen juristischen, administrativen und technischen Elementen zusammengesetzt, soll seiner Zeit dem Handels-Ministerium in allen wichtigen Fragen der Eisenbahnpolitik berathend, ja in gewissem Sinne genehmigend, zur Seite stehen, sein Entschliessen zugleich beschränkend und von Verantwortung theilweise moralisch, wenn auch nicht rechtlich entlastend.

Vollständig embryonisch ist noch die Gestaltung der Einwirkung der Reichsbehörden auf die Eisenbahnsysteme der Einzelländer.

Die Lösung der Conflicte und Complicationen, die aus derselben sachgemäss zunächst erwachsen müssen, bildet eines der schwierigsten Probleme der Eisenbahnpolitik des deutschen Reiches. Doch ist die Eigenart des deutschen Geistes mit Erledigung noch schwererer Aufgaben glücklich zu Stande gekommen.

VIII.

Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich.

Anderes Amt der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn, als in den anderen Culturländern.

Die Eisenbahnen haben in dem gewaltigen Völker- und Staatencomplexe, der Oesterreich-Ungarn heisst, zum grossen Theile ein anderes Amt als in den anderen Culturstaaten Europas. Zwischen abendländischer Culturreife und orientalischen Anfängen mitten inne liegend, mit einigen Provinzen in diese, mit anderen in jene hineinreichend, hätte sein Eisenbahnwesen, wenn es naturgemäss entwickelt worden wäre, den Stempel hiervon tragen müssen. Dass dies nicht der Fall gewesen, ist eine der Quellen der Calamitäten, an denen das österreichische Eisenbahnsystem laborirt.

In den nordwestlichen Culturländern Europas haben die Eisenbahnen schon vorhandenen Verkehren und gegebenen Verkehrsbedingungen Rechnung zu tragen gehabt; in Oesterreich hatten sie dieselben zum grossen Theile zu wecken, aufzuschliessen, zu schaffen.

Oesterreich und Frankreich, Extreme im Eisenbahnwesen.

Eine gewisse Analogie mit amerikanischen Verhältnissen ist vorhanden, die dort mit originellster Praxis, genial und den Nagel auf den Kopf treffend, behandelt worden sind; eine andere noch nähere besteht mit deutschen. Sehr fern hingegen liegen die englischen. Die völligsten Antipoden aber in allen Bedingungen, welche Eisenbahn und Verkehrsleben betreffen, sind Frankreich und Oesterreich.

Dort alles fertig, compact, homogen, concentrirt und centralisirt, reif, fast überreif — hier alles werdend, centrifugal, disparat; in Interessen, Nationalitäten, Civilisationsgraden auseinandergehend.

Absolut nicht eine einzige öffentliche Institution Frankreichs ist daher nach Oesterreich naturgemäss übertragbar.

Ungünstige locale Dis-

Ebenso reich wie Frankreich, reicher als Deutschland an Producten der Tiefe und der Oberfläche des Bodens,

position der Producte Oesterreichs. Geographische und Handels-Situation.

sieht Oesterreich seine Schätze für deren Verwerthung ungünstiger disponirt als jene Länder.

Von allen europäischen Reichen hatte es, selbst als es Venetien noch besass, die geringste Küstenausdehnung, die wenigsten Häfen, deren Zahl sich eigentlich auf zwei (jetzt auf einen) von welthändlerischer Bedeutung reducirte, da die dalmatinischen und istrianischen natürlichen Häfen, durch die Natur ihres Hinterlandes, selbst Fiume nicht ausgenommen, noch lange, wahrscheinlich für immer vom grossen Verkehre ausgeschlossen bleiben werden.

Der Handel dieser Häfen war, wenige nur halb geglückte Versuche abgerechnet, ostwärts gerichtet auf das Bassin des adriatischen und griechischen Meeres beschränkt.

Oesterreich besass nicht, wie Deutschland Colonien des Deutschthums in anderen Welttheilen, wenn auch nicht politisch, so doch moralisch besitzt, ferne Ansiedlungen seiner Angehörigen, zu denen es in merkantilische Beziehungen treten konnte. Seine Auswanderung ging in der deutschen auf. Seine orientalischen Beziehungen wirkten nicht, wie die amerikanischen auf Deutschland, fördernd, befreiend, spornend auf das Ausgangsland, sondern eher erschlaffend und herabstimmend auf dasselbe zurück. Nach Norden und Westen verhinderte der lange Landweg wirklich massenhafte Verkehrsbewegungen, zeitweise Productenströmungen ausgenommen. Der merkantilische Geist im höheren Sinne war daher zur Zeit des Erscheinens der Eisenbahnen in Oesterreich entschieden so weit in seiner Kindheit, dass es nicht eine einzige Binnenhandelsstadt von weiterer Bedeutung aufzuweisen hatte.

Mangel der Verbindungen auf den grossen Productions-Gebieten.

Die grösste und üppigste Agriculturfläche Europas (ausserhalb Russland), das unermessliche Donaugebiet, auf dem die geographischen Bedingungen des Mais- und Weizenbaues, beide noch reich begünstigend, ineinander fliessen, deren Klima den Wein fast von selbst entstehen macht während die Ausläufer und Lehnen der sie einhegenden Gebirge dichte Wälder bedeckten, war zwar von zahlreichen und zum Theil stromgleichen Wasserläufen durchschnitten, aber sie waren so gut wie gar nicht regulirt, ihr Weg war gewunden, das Fahrwasser wechselnd, die Schifffahrt auf den wenigen prakticabeln von ihnen gerade im Herbst, wo es die Ernte zu transportiren galt, schwierig, zeitraubend und unsicher.

So blieb ein allergrösster Theil der Agriculturgüter unverwerthet.

Distanz zwischen Productions- und

Anderseits waren die Fundorte mächtiger Eisen- und Kupfererz-Lager, von Kohlen jeder Gattung, wohlbekannt, aber sie lagen auf hunderte von Meilen verstreut

im Banat, in Steiermark, in Croatien, in Böhmen, Schlesien auf dem Westabhange der Karpathen, und unglücklicher Weise befand sich nicht, wie in England, Westphalen, Preussisch-Schlesien, die Kohle, die zur Ausbringung der Metallerze gehört, bei diesen, der Brennstoff, der die Fabriken der industriereichen Provinzen (mit Ausnahme von Böhmen), das Grossstadtleben der Residenz nährte, nicht bei diesen, sondern gewaltige Landflächen streckten sich meist zwischen den Productions- und Consumtionsstellen und den Fundorten sich gegenseitig zur Verwerthung bedingender Materialien. Eine grosse Masse der werthvollsten Rohproducte Oesterreich-Ungarns: Getreide, Wein, Wolle, Vieh, deren Vertrieb keine hohen Transportkosten verträgt, aber auch an die Schnelligkeit der Fortbewegung keinen grossen Anspruch stellt, hat ihren Ursprung in Provinzen niederen Culturgrades, wo die Zeit von geringem Werthe, das Volk wenig zur exacten Thätigkeit und Disciplin geneigt, die intelligente Arbeitskraft schwer zu beschaffen ist.

Verwerthungsstellen.

Naturgemäss machte sich daher Wohlfeilheit der Verkehrswege, thunlichste Annäherung derselben an möglichst viele Productionspunkte durch vielfache Verästung der Linien, möglichst vollständiger Ersatz der mangelnden, schwer und theuer zu bauenden Landstrassen durch Bahnen, erforderlich.

Grundbedingungen für Schaffung des österreichischen Verkehrsnetzes.

Vor einem umfassenden, für grosse Eisenbahnpolitik begabten Blicke, musste Physiognomie und Charakter eines Eisenbahnnetzes, welches die Bedürfnisse eines so gearteten grossen Reiches, das zugleich eine gewaltige, politisch-militärische Macht repräsentirte, in zweifellosen Zügen lebendig werden.

Naturgemässe Gliederung desselben.

Es bedurfte der Durchfahrung der grossen Donauebene, ihrer ganzen Länge nach, von Passau bis Basiasch, mit einem, im grossen Style angelegten, doppelgeleisigen Schienenwege starker Leistungsfähigkeit.

Linien bekannter und grösster Leistung.

Ferner der Herabführung der Kohle Böhmens und Schlesiens auf directem Wege von Norden nach Süden bis zur Reichshauptstadt, die Bedürfnisse der industriereichsten und bevölkertsten Provinzen des Reiches und den starken internen Verkehr unterwegs vermittelnd; und endlich der Erreichung des Meeres, vom Herzen des Reiches aus, mit Schienenstrassen gleich grossen Constructions- und Leistungsstyls.

Diese grosse Kreuzbahn hat die natürliche Consequenz der Verhältnisse, wie bekannt, wiewohl in anderer Weise hergestellt, als es eine gesunde Eisenbahnpolitik gewollt haben würde. Von da ab ist aber die ganze Entwickelung

des österreichischen Eisenbahnnetzes grösstentheils Willkür und planloses Schaffen zuchtloser Einwirkungen gewesen.

Von jenem Vertebralkreuz des österreichischen Verkehrslebens aus, mussten noch, an geeigneten Punkten, einige militärisch-politische Bahnen abzweigen und die Grenze, an strategisch und handelspolitisch zugleich wichtigen Punkten, erreichen, und zwar ebenfalls mit Linien leistungsfähigster Ausrüstung; jenen halbsecundären, eingeleisigen Bahnen unähnlich, die man jetzt (Gott verhüte es, dass es nicht einmal zum Unglücke ausschlage,) für strategische Routen auszugeben für gut findet.

Mit diesen Linien, die zusammen das Gerippe von Oesterreichs politisch-merkantilisch-strategischen Bahnen zu bilden gehabt hätten und für deren grösstmögliche Leistungsfähigkeit kaum ein Preis zu hoch gewesen wäre, hätte sich dann das System der Primärbahnen des Reichs abzuschliessen gehabt.

Linien unbekannter und entstehender Leistung.

Das ganze Uebrige der Verkehre war, nach Masse und Natur, Problem, in unvorhersehbarer Entstehung begriffen und es durfte ihm nur mit verhältnissmässig wohlfeilen Bahnlinien, deren Construction und Administrationsform den augenblicklichen Bedürfnissen genügte, jedoch ihre beliebige, genau mit Ausbildung der Verkehre fortschreitende Entwickelung gestattete, genug gethan werden.

Wohlfeilheit erstes Erforderniss für alle österr. Eisenbahnen, mit Ausnahme der Hauptlinien erster Ordnung.

Alle diese, nach localem Bedürfnisse beliebig ausgebildeten und verdichteten Netze und Complexe verhältnissmässig wohlfeiler Linien, hätten nur durch Einmündung in die Hauptrichtungs-Strecken in Contact mit den grossen Reichs- und Weltverkehren treten können. In dieser Weise wäre der Preis des Eisenbahnnetzes in allen seinen Theilen seiner Inanspruchnahme proportional geblieben. Zur Planung eines solchen, dem Wesen der Verkehre in Oesterreich congenialen Eisenbahnsystems, hätte aber nicht allein das obenerwähnte Genie in der Eisenbahnpolitik gehört, sondern zu dessen Verlebendigung wäre vor Allem eine Stabilität der Principien- und Willenswirkungen und der Verhältnisse nöthig gewesen, welche die Geschichte des österreichischen Staatslebens, seit den Zeiten der absoluten Herrschaft, nicht mehr aufgewiesen hat.

Uebermässige Ausrüstung der Verkehrsrichtungen durch

Und so ist es denn gekommen, dass auf Routen und in Richtungen, deren Verkehre, auf Menschenalter hinaus, durch eine Hauptlinie mit einigen Nebenlinien hätten bewältigt werden können, zwei und drei Hauptlinien entstanden, mehrfache Capitalien aufgewendet wurden und dass jede der zwei und drei

Linien Construction und Anordnung und daher auch den Preis einer Bahn bekommen hat, die den betreffenden Dienst allein hätte thun können. mehrfache Bahnlinien.

So geschah es auch, dass, in gewissen Provinzen, Linien, dicht und planlos, sich gegenseitig behindernd und störend, durcheinander schoben; dass Verbindungsbahnen entstanden, wo keine nöthig waren; dass separatistische Linien neben einander herlaufen und in zahlreiche neben einander liegende Stationen einmünden, wo eine genügt hätte, dass allen, den ärmsten wie den reichsten, den ödesten wie den frequentesten, fast dieselben Baunormalien, dieselben Betriebsvorschriften octroyirt wurden — und dass daher die Vielheit derselben da verarmten, oder schwach prosperirten, wo einige wenige, wohldisponirte Linien denselben Dienst geleistet hätten und dabei reich geworden wären.

Oesterreich ist daher zur Zeit, weit über Bedürfniss hinaus, bedeckt mit theueren Bahnen, von denen viele nur sehr untergeordnete Verkehre haben können, aber mit den Constructionen und Alluren von Hauptbahnen angelegt sind; die ganze Beschaffenheit letzterer Linien geht zum grossen Theile über ihre Zwecke hinaus und sie müssen daher folgerichtig, wie jeder, dessen Lebensform grösser angelegt ist, als sie seinem Erwerbe entspricht, in Noth gerathen. **Das ist die Hauptquelle der Eisenbahn-Calamitäten.** Gleichzeitig leidet es einerseits an wohlfeilen Zufuhrlinien Mangel, welche die Productions- und Fundorte seine Schätze direct mit den Hauptbahnen in Verbindung brächten und anderseits stehen viele seiner sogenannten, politisch-militärischen Routen in Bau, Ausrüstung und Leistungsfähigkeit hinter den Ansprüchen zurück, welche die Oekonomie des Friedensverkehres und der Imperativ des Kriegsverkehres an sie zu stellen berechtigt ist. Ueberzahl von theueren nach Hauptbahnsystem angelegten Bahnen untergeordneter Leistung.

Die Wurzeln dieser Verfassung des Systems sind, neben dem Experimentiren und dem Wechsel in den Tendenzen der Eisenbahnpolitik, unreine Einwirkungen auf Entstehung, Bau und Betrieb der Bahnlinien.

Oesterreich ging allen europäischen Staaten in der Verve voran, mit der es das Princip des Staatsbahnsystems lancirte. Es baute Bahnen selbst und kaufte solche von Privatgesellschaften an. Experiment mit dem Staatsbahnsystem.

In weit geringerem Masse als Deutschland hatte Oesterreich das Erscheinen der Eisenbahnen, in Bezug auf die Manipulation derselben in technischer Beziehung, überrascht. Schon 1815 hatte es eine technische Hochschule errichtet, es besass ein in Aerarial-, Provinzial- und Communalstrassen eingetheiltes, grosses System von Kunststrassen, deren Länge sich im Jahre 1857 schon auf 2200 Meilen an Staats- und 7900 Meilen an anderen Strassen erhob. Dennoch waren die, zunächst an die Spitze seines Eisenbahnwesens tretenden, österreichisch-italienischen Ingenieure, Ghega, Negrelli, Francesconi, zum Theil noch auf Militär-Bildungsanstalten erzogen.

Die Massenhaftigkeit des gleichzeitigen Bauangriffes zog eine ganze Einwanderung fremder Intelligenzen an. Der Württemberger Etzel, ein Directionstalent hohen Ranges, zur Leitung des Baues der Franz Josefs-Orientbahn berufen, die der Preusse v. Unruh abgelehnt hatte, zog eine ganze Colonie schweizer und schwäbischer Ingenieure nach sich, die noch jetzt zu den hervorragendsten Fachcapacitäten in Oesterreich gehören. In den Händen dieser Ingenieure, denen meist bestimmte Aufgaben gestellt waren, fand, dem Begriffe der „guten Eisenbahn", den sie mitbrachten, gegenüber, eine ökonomische Individualisirung der Bahnlinien wenig Pflege.

Normalienwesen.

Im Gegentheile ist Etzel, der in Frankreich die Schulgerechtheit und Uniformität des Bahnbaues bewundern gelernt hatte, recht eigentlich als Schöpfer des Normalienwesens anzusehen. Dasselbe wurde von der landeseigenen Form der Geistesarbeit gern acceptirt, weit über jedes Mass des Erspriesslichen hinaus, ausgebildet und gestaltete sich in den Händen dilettantischer Administration zu einer der Hauptursachen der oben erwähnten Calamität des, im Verhältnisse zu ihrer in Anspruchnahme, zu hohen Preises der meisten Bahnen.

Schwierigkeiten der Leitung des Eisenbahnwesens durch die österr. Staatsverwaltung.

Schon bei der Leitung des Baues, noch mehr bei der des Betriebes, der Staatsbahnen, traten die Schwierigkeiten, welche sich der Führung grosser industrieller und technischer Unternehmungen mit merkantilischer Beimischung, unter den Einflüssen der conservativen und bureaukratischen Elemente der Staats-Administration entgegenzustellen pflegen, fast unüberwindlich hervor. Und zwar wurden diese Schwierigkeiten gewiss nicht durch die Formen, den Usus und den Geschäftsgang abgemindert, die, vielfach bis zum Schlendrian entwickelt, damals der österreichischen Staats-Administration, specifisch, und vielleicht in höherem Masse, als der anderer Länder, anhafteten.

Bei diesen Formen war auch eine, mit dem Zusammenschlusse der Bahnen wachsende Centralisation der Leitung des Staatsbahnsystems unvermeidlich, ja, die Bezeichnung der hierfür errichteten Behörde „General-Direction der Communicationen", deutete auf die Absicht hin, auch die Direction der andern Verkehrsmittel mit in derselben zu vereinigen. Dass aber die Fähigkeit, einen so gewaltigen und vielseitigen Organismus lebenskräftig zu gestalten, seine Functionen mit umfassendem Blick und universeller Sachkenntniss zu leiten, ihn mit der Schärfe und Präcision der Disciplin, der Pflichttreue und Emsigkeit bis in die äussersten und untersten Gliedmassen zu beleben, wie es zu seiner Existenzfähigkeit erforderlich ist, wenigstens dem damaligen österreichischen Staatsmechanismus nicht beiwohnte, konnten sich selbst die Leiter desselben auf die Dauer nicht bergen.

Wenn es daher auch mit noch so viel Berechtigung behauptet werden mag, dass die unter der Staatsverwaltung gebauten Bahnstrecken immer noch zu den am besten ausgeführten in Oesterreich gehören, und daher wenigstens die Bauadministration ihren Zwecken vollständig entsprochen habe, so bleibt es doch für den, der die damaligen österreichischen Eisenbahnzustände aufmerksam verfolgte, unumstösslich, dass der in der Bauleitung herrschende Schablonismus, die Mattherzigkeit in der Administration des Betriebes mit ihrer Schwerfälligkeit und Nichteisenbahnmässigkeit der gesammten Manipulation, in geometrischen Verhältnissen beim weiteren Ausbaue des österreichischen Staatseisenbahnsystems an Wirksamkeit wuchsen, und demselben eine Wesenheit gaben, die sich weder mit dem Amte der Eisenbahnen im Völkerleben, noch mit dem Zeitfortschritte des grossen Culturmittels vertragen konnte.

Wechsel der Eisenbahnpolitik. Verpachtung der Staatsbahnen.

Wiederum bleibt es daher, trotz der vielfach versuchten Dementis, wahr, dass diese Erkenntniss kräftig mit zur Umgestaltung der Grundlage der österreichischen Eisenbahnpolitik und zum Perfectwerden einer der schwerwiegendsten Massnahmen im ganzen Bereiche der österreichischen Staatsverwaltung beitrug, als es leitenden Staatsmännern ein passendes Mittel schien, den österreichischen Staatsfinanzen durch den Verkauf (so darf man einen fast hundertjährigen Pacht nennen) der Staatsbahnen zu Hilfe zu kommen.

Umgestaltung des österr. Bahnsystemes in reines

Durch diesen Verkauf wurde das Eisenbahnwesen der österreichischen Monarchie wieder in ein reines Privatbahnsystem verwandelt, bis 1867 der Ausgleich mit Ungarn es diesem Königreiche gestattete, seine Staatsbahnen in den grossen Complex einzuschieben und seinerseits ein ge-

Privatbahnwesen.

mischtes System zu gestalten, dem aber, vermöge der finanziellen Lage des Staates, dessen Culturzustand und politische Configuration, viele der Elemente abgingen, welche dies System für die Staatswohlfahrt vornehmlich wirksam machen. Wir lassen, in der Folge, die Verhältnisse dieses Staates, als ohne Einfluss auf die Lösung der vorliegenden Probleme ausser Betracht.

Weggabe der Hauptbahnlinien an fremdländische Gesellschaften.

Die Einflüsse, welche die Principienänderung an sich, in Bezug auf das Eisenbahnwesen im Gefolge haben musste, wären indess bei weitem weniger schwerwiegende gewesen, wenn die ehemaligen Staatsbahnen, die weitaus den bedeutendsten und mächtigsten Complex in der Monarchie bildeten, einen grossen Theil von deren wichtigsten Verkehrsbeziehungen mit Deutschland, dem Orient, dem Meere und Italien vermittelten, und, vermöge ihrer Lage im Lande und ihrer Erstreckung in den vier Hauptrichtungen der Lebensbewegung der Monarchie, einen starken Procentsatz von deren internen Stoffwechsel beherrschten, mit ihrem gewaltigen Capitale und den immensen Einflüssen, die sie auszuüben im Stande waren, an inländische Gesellschaften, die den Schwerpunkt ihrer finanziellen, technischen und administrativen Leitung im Reiche selbst gehabt hätten, vergeben worden wären.

Bedeutung dieser Weggabe.

Denn diese Weggabe darf nicht mit dem einfachen Verkaufe einer Bahn verwechselt werden. In den hier vorliegenden Verkauf waren Ländereien in der Ausdehnung eines kleinen Herzogthums, Fabriken, Bergwerke, Ortschaften, Concessionen zum Betriebe industrieller Unternehmungen aller Art etc. inbegriffen, deren Besitz einen nicht abzusehenden Einfluss auf die Industrie, Land- und Forstwirthschaft, ja sogar auf das politische Leben eines ziemlich bedeutenden Länderstrichs sicherte.

Diese Verhältnisse erhielten aber eine eminente Bedeutung dadurch, dass die grossen Bahncomplexe, mit all' diesen ihren Dependenzen, in die Hände von Gesellschaften übergingen, deren finanzieller, intellectueller und administrativer Fokus im Auslande lag, und zu deren Verpflichtungen es somit gehörte, für fremde Interessen österreichische Quellen auszubeuten.

Wachsen der politischen und staatswirthschaftlichen Bedeutung der Weggabe durch

Ja, diese Bedeutsamkeit erhöhte sich noch, als es dem Einflusse fast allmächtiger Finanzgrössen gelang, in ihrem Interesse die finanzielle Scheidung des österreichischen vom fremdländischen Theile des grössten Bahninstitutes der Monarchie, den Abtretungs-Vertrags-Bestimmungen entgegen, fast 20 Jahre hindurch zu verhindern und, statt des stipulirten Wechsels zwischen österreichischer und fremdländischer Oberleitung der Complexe, die Stabilität der letzte-

ren durchzusetzen und die Direction sehr vieler wichtigster Verwaltungsbranchen in die Hände ausländischer Intelligenzen zu legen.

Verzögerung der Erfüllung gewisser Verkaufsbestimmungen.

Ein bedeutendes Stück österreichischen Staatslebens wurde somit nicht blos in seinen finanziellen, sondern auch in seinen administrativen und technischen Beziehungen von fremden Finanz-Autoritäten abhängig, von fremden Intelligenzen manipulirt und fremdem Capitale pflichtig.

Provenienz fremdländischer Leitung der Bahnen.

Wenn es erst neulich im französischen Parlamente schon für Frankreich, das seine Bahnen zum allergrössten Theile mit eigenen Capitalien geschaffen hat, die sich im Besitz inländischer Finanzinstitute befinden, sie mit inländischen, aus Staatsinstituten hervorgegangenen Intelligenzen administrirt und eine Regierungs-Aufsichtskraft ohne Gleichen besitzt, als eine allgemeine und grosse Calamität bezeichnet wurde, dass eines der werthvollsten Interessen der Völker, das ihres Stoffwechsels, fast ganz in die Gewalt des vaterlandslosen Capitals und der gewissenlosen Börse gegeben sei, so steigert sich dieselbe selbstverständlich noch, wenn diese Gewalt in ausländische Hände gegeben wird.

Es kommt dies der Weggabe eines Stückes der staatlichen Souverainetät fast gleich, die doppelt einflussreich wirkt, wenn, wie es hier geschah, die so geschaffenen Institute, mit hoher Intelligenz und bewundernswürdiger Consequenz, dem fortwährenden Wechsel der in der Staatsverwaltung herrschenden Maximen gegenüber, ihre Zwecke verfolgen.

Es treten uns hier die Bedenken, die gegen die Existenz zu mächtiger und selbstständiger Institute privater Natur im Staatskörper überhaupt zu erheben sind, mit jenen vereinigt entgegen, die ihren Ursprung in der Lage des Schwerpunktes solcher Institute ausser Landes haben.

Mangelndes Gegengewicht durch Beschaffenheit der Staats-Oberaufsicht.

Diese Uneigentlichkeiten einigermassen zu paralysiren, hätte nur in der Macht einer, durch eminente Intelligenz, und Ausrüstung mit executiver Macht überlegene Staats-Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen der ganzen Monarchie beruhen können. Auf die Gründe, warum diese, unter all' den Proteusgestalten, die sie im Laufe der Zeit nach den Stimmungen der wechselnden Regierungen annahm, im vorliegenden, wie in vielen anderen Fällen, sich unwirksam zeigte, kommen wir später, unten zurück.

Gewiss ist, dass der Eintritt der fremden Intelligenz in die Manipulation des Staatsbahnwesens sich, dem früheren halben Marasmus desselben gegenüber, glänzend durch Erhebung des technischen Zustandes des Betriebes auf den

Zeitstandpunkt, Anstraffung der Disciplin, Herstellung exacter Ordnung, eines logisch gegliederten Dienst-Organismus und raschen Fortgang der Ausführungsarbeiten signalisirte, dass sie überhaupt dem österreichischen Eisenbahnwesen wesentliche Dienste leistete und Impulse gab.

Steigerung des Preises der Intelligenz.

Aber sie gab auch den Impuls zu einer ganz neuen Anschauung in Betreff der Bewerthung der leitenden Intelligenz, die ihrerseits den Antheil, welchen die Kosten der Centralleitung an den Gesammtbetriebskosten haben, wesentlich modificirte.

Von allen Völkern sind die Franzosen am wenigsten geneigt, sich zu expatriiren. Sie lassen sich das Opfer, welches sie damit bringen, ungemein hoch vergüten.

So kam auch, mit der, bis dahin in Oesterreich nicht üblichen hohen Honorirung der ersten dahin übersiedelnden französischen Dirigenten, ein ganz anderer Tenor in die gesammten betreffenden Anschauungen, dessen Ausbreitung auf die österreichischen Verwaltungen, bei denen bis dahin die fachliche Intelligenz kaum einen höheren Preis, als bei den deutschen Bahnen gehabt hatte, sich nicht vermeiden liess. Der Preis der Centralleitung stieg dadurch bedeutend, wenn es auch, durch Vertheilung desselben auf verschiedene Aemter und Dienstbranchen der Betreffenden, auf Bau-, Domänen-, Bergwerks-, Hütten-, Forst- etc. Verwaltung, und den verschiedenen Charakter der Einkünfte als: Gehalte, Tantièmen, Personal-Vergütungen, Freiwohnungen und sonstige Begünstigungen aller Art etc. meist möglich wurde, die einzelnen Beträge derselben weniger frappant zu gestalten.

Es wurde dies während der Zeit der allgemeinen Unregelmässigkeit im Erwerbe, indirect zur Wurzel von Zuständen, deren Wirkung wir vielfach, aber doch nur im kleinsten Theile ihrer Bedeutung, öffentlich haben erscheinen sehen, die aber moralisch ausserordentlich breit auseinanderliefen und auf die Prosperität kleinerer und ärmerer Bahnen oft schwerwiegenden Einfluss äusserten.

Veränderung der Administrationsform.

Aber nicht allein der Preis der leitenden Intelligenz stieg, sondern folgerichtig auch die Complication der Administration überhaupt, da, mit den, in Fleisch und Blut der Administration übergegangenen Formen der vormaligen Verwaltungs-, Denk- und Verfahrensweise nicht völlig gebrochen werden konnte und doch auch für die Durchführung der präciseren neuen Maximen gesorgt werden musste. So verstärkten sich die Personale, erweiterten sich die Betriebsräumlichkeiten über die Masse hinaus,

die eine, lediglich österreichische, oder lediglich französische Verwaltung erfordert haben würde und altösterreichisches Behaglichkeitsgebahren, Controlen und Gegencontrolen verschmolzen sich mit dem straffen französischen Schematismus zu einer Verwaltungsform, die, aus den obwaltenden Verhältnissen fast unvermeidlich hervorgewachsen, von den grossen, verkehrsreichen Linien, welche in die Hände der fremden Gesellschaften übergegangen waren, nicht blos gut ertragen werden konnte, sondern im Betriebe derselben unverkennbare Ordnung und einen so strengen Dienst schafften, als er mit dem autochthonen, weichen Materiale zu erzielen war.

An die Stelle der meist obsoleten Betriebsmittelformen und Apparatconstructionen der österreichischen Staatsbahnen, traten die praktischen, durchdachten französischen, und solid, wenn auch kostspielig, wurden die Bauten ausgeführt.

Uebertrag der Formen grosser Bahnlinien auf kleine, wenig frequente.

Aber die Constructionen, Anordnungen und Manipulationsmethoden, die den grossen reichen Linien conform waren, wurden zu einer der Hauptquellen des Nothstandes der kleinen und wenig frequenten, als man sie diesen aufzwang. Das eben beiläufig erwähnte Normaliensystem trat damit, wie mehrerwähnt, in immer ausgebreitetere Wirksamkeit.

Die Wahrnehmungen des Publicums und der Regierungsorgane befand sich bald unter dem Eindrucke der Resultate, welche die fremden Verwaltungen erzielten.

Wie dies gekommen ist.

Neben den älteren Linien entstanden vielfach neue und es galt in die zahlreichen Concessionsurkunden Bestimmungen über technische Constructionen und administrative Einrichtungen für jene Bahnen aufzunehmen. In den Ministerien, deren Sache die Redaction dieser Concessionsurkunden war, hatten aber keine Fachmänner Sitz und Stimme. Den, wie es ihnen schien, für die Leitung des Eisenbahnwesens in oberster Instanz genügenden Rath in allen wirklich eisenbahnmässigen Angelegenheiten, holten sich die zum Theil sehr wohl befähigten, aber nur im bureaukratischen Dikasteriengange geschulten, hohen Beamten, denen das Decernat in Eisenbahndisciplinen im Ministerium oblag, theils von der Mittelbehörde, die, nach dem Eingehen der „Generaldirection der Communicationen", zur Ausübung der Oberaufsicht über die Eisenbahnen geschaffen worden war, der „Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen", theils aber, eigenthümlicher Weise, von den Fachcapacitäten der zu beaufsichtigenden Institute, von den Privatbahnverwaltungen selbst.

Es war nicht Sache jener Mittelbehörde und noch weniger die der gelegentlich befragten Bahnverwaltungen, die Individualität der neu zu concessionirenden Bahnen zu erforschen nnd die Bestimmungen, die für deren Bau und Betrieb in den Concessionsurkunden einzufügen waren, dieser Individualität logisch zu adaptiren; den Organen des Ministeriums selbst aber ging hiefür die fachliche Befähigung ab.

Unzweckmässigkeit der Normalienübertragung ohne fachliche Kritik.

So führte der Mangel an kritischer Energie und fachlicher Perspicacität, der sich durch so viele Bewegungen im öffentlichen Leben Oesterreichs lähmend hindurchzieht, zu dem für alle Theile bequemsten, wenn auch meist die Sache der betreffenden Unternehmung unheilbar schädigenden Auskunftsmittel: die Einrichtungen und Normalien der nächstgelegenen, gut verwalteten, fertigen Bahn, mit nur geringen Modificationen (Schienengewicht etc.), für die Anwendung auf den neuen Linien vorzuschreiben. Ob die normirende Bahn gross, reich, frequent, die normirte aber klein und schwachfrequent war, ob daher das, was dort heilsam war, hier Gift werden könnte, das kam erst in dritter, vierter Reihe, ja oft gar nicht in Betracht. Nicht in Erwägung kam, dass, die für eine grosse, frequente Bahn absolut nöthige Einrichtung des Bewachungs- und Signalwesens, oder die Construction ihres Oberbaues etc. etc. die Quelle des Ruins für eine sehr schwachfrequente sein könne.

Quelle der Calamität vieler Bahnen.

Die kritiklose Uebertragung der Einrichtungen und Normalien von Bahn zu Bahn, ohne genügende Rücksicht auf die Verhältnisse, ist daher, wie schon angedeutet, Ursache der Calamität vieler österreichischer Bahnen geworden, die dadurch über Bedürfniss vertheuert wurden; hingegen aber, individuell gebaut und geleitet, einen gewissen Grad von Prosperität hätte erreichen, wenigstens sich von Noth hätten ferne halten können.

Einflüsse auf die Eisenbahnpolitik der Regierung.

Während so die Eisenbahnpolitik der Regierung, in der Technik des Eisenbahnwesens, häufig fehlend, unsicher tastete, führte die oben erwähnte, dem Nationalleben anhaftende Weichheit der Kritik, zur Principlosigkeit, zu unablässigen Schwanken und Wechseln des Verhaltens, nicht allein der sich rasch folgenden, sondern auch oft der gerade in Kraft bestehenden Regierungen, dem Entstehen und Verwalten der Eisenbahnen gegenüber.

Schon die Ertheilung der Concession zum Bau der Bahnen wurde von Einwirkungen abhängig, unter denen nicht immer die Erkenntniss vom Masse der Erspriesslichkeit und Nothwendigkeit der betreffenden Bahnlinien die massgebendste war. Das überaus complicirte, wechselnde, politische Parteileben Oesterreichs, erhob dabei laut seine Stimme. Die politische Richtung einer Provinz liess sich hier durch Gewährung einer Bahn belohnen, dort, durch zögerndes Hinhalten, eine spornende oder rügende Pression ausüben.

Seufzend wurde manche Bahnlinie zweifelhaften Werthes concessionirt, welche der oder jener Parteiführer seinem Wahldistricte mit nach Hause zu bringen versprochen hatte, wenn auch Niemand an das, in Amerika und sogar in England vorgekommene, Verkaufen von Kammerreden für Industrie-Unternehmungen glaubt. Für die Stärkung einer volksthümlichen Regierung ist ein Opfer an Concessionen zu Bahnen, die ja am Ende alle öffentlichen Nutzen schaffen können, nicht zu gross!

Aber auch der Hinblick auf grosse Geldinstitute und Finanzgrössen, die Publicistik etc. äusserte bei der Schaffung und Concessionirung von Bahnen Einwirkungen, auf die hier nicht weiter zurückzukommen ist.

Mangel an Gewissenhaftigkeit bei Concessionirung und Hervorrufung von Eisenbahnen.

So entstanden eine nicht unbeträchtliche Anzahl jener Linien, deren Prospecte Meisterstücke der wirthschaftlichen, deren Finanzirungen Meisterstücke der finanziellen Spiegelfechterei waren, ohne dass irgend Jemand, der bei ihrer Concessionirung, oder im Gründungs-Consortium, oder im Syndicat, oder bei der ersten Actienübernahme Betheiligten, wirklich eine Meinung für deren Erforderlichkeit oder Rentabilität gehegt hätte, deren Inslebenrufung entgegenzutreten man aber an massgebender Stelle nicht den Muth hatte.

Sie wurden gegründet und gebaut, nicht um betrieben zu werden und ihr Capital zu verzinsen, sondern um an ihre Gründung und ihrem Bau, nicht wohlerworbene Verdienste, sondern fabelhafte, mühelos eingestrichene Gewinnste zu erzielen. Sie sind jetzt die Sorgenkinder der Eisenbahnpolitik.

Principlosigkeit bei Gewährung von Vergünstigungen.

Dieselbe Principlosigkeit, derselbe Mangel an Erörterung der Verhältnisse, an Einwirkung der Momente, die eigentlich allein dabei massgebend sein sollen, trat, wie bei Ertheilung der Concessionen, bei Erwägung, Bemessung und Gewährung der Vergünstigungen hervor, durch welche die Regierungen die Thätigkeit für die Schaffung von Bahnlinien zu beleben, bestrebt waren.

Die Formen dieser Vergünstigungen, die sich in andern Ländern auf einige wenige (Capitals-Betheiligung, Garantie der Actien- oder Prioritätenzinsen etc.) beschränken, schattirten sich in Oesterreich, je nach der im Momente herrschenden Meinung von der Wirksamkeit dieser oder jener derselben, im gegebenen Falle nach dem Wohlwollen, welches man der Bahnunternehmung (aus directen oder indirecten Motiven) entgegenbrachte, dem Werthe, den man auf dessen rascheres oder brillanteres Glücken legte, oder, endlich auch, nach dessen staatswirthschaftlicher oder localer Bedeutung, in reicher Stufenfolge ab. Oft wäre es aber einige Zeit nach Schluss der Verhandlungen, ohne Befragung der Verhandelnden, sehr schwer gewesen, die Motive wieder aufzufinden, warum diese Bahn heute eine Steuerbefreiung auf X, und morgen jene, unter ganz analogen Verhältnissen, eine solche auf Y Jahre; diese heute eine volle Zinsengarantie, jene nur für ein bestimmtes Capital erhalten habe.

Einige der Formen, in denen Staatsvergünstigungen gewährt wurden, waren folgende:

Zinsengarantie des nachzuweisenden Actiencapitals;
Zinsengarantie des Actiencapitals;
Garantie bestimmter Reinertragssummen;
Garantie bestimmten jährlichen Reinertrags, per Meile Bahnlänge;
Garantie der Zinsen nebst Tilgungsquote für ein bestimmtes Normalcapital;
Garantie eines Bruttoertrags per Meile;
Garantie des Reinertrags per Meile auf die Concessionsdauer;
Garantie des Reinertrags für eine gewisse Zahl von Jahren u. s. w. u. s. w.,

abgesehen von den Vergünstigungen, die durch Steuernachlässe von verschiedener Dauer und Art u. s. w. gewährt wurden.

Verwirrung im Werthbegriff der Garantien.

Hatte nun schon das Schwanken der Valutaverhältnisse, beziehentlich des Staatscredits und der höhere Zinsfuss den österreichischen Effecten im Auslande immer einen gewissen Spielreiz gegeben, so stieg derselbe noch bedeutend durch die Verwirrung, in die der Begriff der „Staatsgarantie“ für ein Eisenbahnpapier, vermöge der eben erwähnten Verschiedenheit der Formen derselben, im Auslande gerieth. Das Publicum, weit davon entfernt, sich hierin orientiren und den Werth der verschiedenen Garantien abschätzen lernen zu können, war ganz in die Hände der placirenden Finanzinstitute gegeben und kaufte unter dem Eindrucke des Wortes „Staatsgarantie“ und der „Dichtungen

der Prospecte", welche durch die Staatsvergünstigungen eine gewisse Beglaubigung als Wahrheit erhielten.

So strömte englisches, deutsches, holländisches Capital vertrauensvoll nach Oesterreich. Wenn dann eine Garantieform plötzlich nicht ganz glatt den erhofften Verzinsungssatz gewährte, so erschütterte das selbstverständlich, weit über rationelles Mass hinaus, nicht allein den Credit des betreffenden, sondern auch anderer garantirter Effecten, da man hinter dem Begriffe „Garantien" sofort gewisse „Wenn" und „Aber" vermuthete, durch die „unter Verhältnissen" der „Garantie" nicht in erwünschter Weise Genüge gethan werden könnte.

Die Unsicherheit, das Experimentiren, die Unklarheit der Principien, die Vielfältigkeit der offenen und geheimen Einflüsse, die bei Gewährung und Gestaltung der Staatsvergünstigungen für die Eisenbahnen gewaltet haben, haben daher nicht wenig zur damaligen Lage der Eisenbahn-Industrie beigetragen.

Differenz des Werthes der Bahnherstellungen und der dafür zu verzinsenden Capitalien.

Den weitaus härtesten Schlag aber erhielt dieselbe, aus sich selbst heraus, als, zur Zeit des sogenannten „grossen Aufschwunges" Gründungen und Herstellungen der Eisenbahnen sich fast ganz vom Boden der Staatswirthschaft loslösten und zu blossen Börsen- und Bau-Manipulationen wurden, bei denen der Werth der wirklichen Bauherstellung in ganz absurdem Verhältnisse zu dem Capitale stand, welches dieselbe durch ihre Leistung verzinsen sollte.

Durch die Genehmigung niederer Emissionscourse für die Actien, eines ungünstigereren Verhältnisses zwischen Stammcapital und Anleihen als sonstwo statthaft gefunden worden ist, und der Gestattung, dass, die Vorzugseffecten mit den Actien gleichzeitig, oder selbst vor denselben in Action treten durften, kam es dahin, dass bei mehr als einer Bahn, der Bau mit Schulden, d. h. mit Emission der Prioritäten begonnen wurde, ehe die Gesellschaft einen Gulden wirkliches Capital, d. h. wirklich placirte Stammactien aufweisen konnte, und das wirklich auf den Bau verwendete Capital bis auf 40 Percent, ja ein Drittel des zu verzinsenden sank.

Diese Erscheinungen waren nur in Verbindung mit einer andern möglich, die, tief in der Nationaleigenart wurzelnd, in Oesterreich eine besonders ausgiebige Pflege gefunden hat.

Es ist dies das System der General-Entreprisen.

Die General-Entreprise.

Dieses System hat, in Bezug auf die Schnelligkeit und daher, unter Verhältnissen auch die relative Wohlfeilheit der Bahnbauten, redlich und rationell manipulirt, unzweifel-

hafte sachliche Vorzüge und ist daher auch in England und Amerika vielfach in Ausübung.

Besonders aber empfiehlt es sich, den Bahninstituten, die um des Baues willen bauen, durch den Umstand, dass es eine präcise Fixirung des factischen Bauaufwandes a priori gestattet, wenn die Mittel des Entrepreneurs der Unternehmung gewachsen sind.

Dieser Vortheil erschien in den meisten Fällen so bedeutend, dass nur die wenigsten Bahngesellschaften ihre Bauten, wie es in den ersten soliden Zeiten der Eisenbahnentwicklung üblich war, und in manchen Ländern noch der Brauch ist, durch eigene Organe ausführen liessen.

Sie verloren zwar hierbei die Möglichkeit, den Gewinnst des General-Unternehmers selbst zu verdienen und mussten a priori ihre Bausummen höher bemessen, als es sonst erforderlich gewesen wäre, da solide General-Unternehmer nur für verhältnissmässig sicheren Profit versprechende Ausführungen zu gewinnen waren, gewannen aber, neben dem oben bezeichneten, alle die Vortheile, welche aus der Behandlung des gesammten Baucapitals durch eine Hand erwachsen konnten.

In einigen Fällen sind in der That Bauverluste, welche sonst die Gesellschaften belastet hätten, von den Unternehmern schwer getragen worden, in den weitaus meisten aber haben sie bekanntlich von ihren Entreprisen sehr bedeutende Gewinnste gezogen.

Meist wurde der Bau in Bausch und Bogen von einem dritten, der zunächst nicht immer selbst ein Bauführer zu sein brauchte, ja zuweilen ein Finanzinstitut, eine Bank etc. war, übernommen, von diesen aber, nach Abschlag seines meist nicht unbeträchtlichen Profits, an einen wirklichen, meist reichen, grossen Bauunternehmer wieder in Bausch und Bogen abgetreten. Es ist nun häufig vorgekommen, dass dieser wiederum, wieder nach Abzug seines Gewinnstes, die Unternehmung, ohne einen Spatenstich gethan zu haben, einem andern Bauunternehmer cedirte, der, mehr Anfänger im Geschäft, noch wirkliche Arbeit an das Gewinnen zu setzen gezwungen war.

Dieser, seinerseits, veraccordirte nun die Bauten im Detail nach Einheitspreisen, oder in einer sonst beliebten Form, an Unter-Entrepreneurs, die sie ihrerseits ihren Leuten, den eigentlichen Arbeitern, in Accord gaben.

Nur zu deutlich liegt auf der Hand, welchen Einfluss diese fünffache Staffel zwischen Capital und wirklicher Arbeit auf die Differenz zwischen beiden jederzeit üben musste, die mit vollem Gewichte, unproductiv aufgewendet, die Verzinsung belastete.

Schliesslich bezahlte, folgerichtig, sehr häufig, die Güte der Arbeit die Zeche des unproductiven Gewinnstes.

Unsittliche Emanationen der General-Entreprise.

Manche Unternehmer, wohl erkennend, dass von dem Masse der Strenge, mit der die Controle, welche den Gesellschaften und dem Staate über ihre Bauleistung zustand, ausgeübt wurde, das Mass ja der Möglichkeit ihres Prosperirens abhing, konnten dieser Pression gegenüber nichts besseres thun, als die Verwebung ihres Interesses mit denen des ganzen Staffelganges, inclusive der Aufsichtsorgane, mit allen Kräften und ihnen zu Gebote stehenden, moralischen und unmoralischen, fast immer aber sehr wirksamen Mittel anzustreben.

In wie weit und wie oft diese Bestrebungen gelungen sein mögen, soll dahin gestellt bleiben; dem Gelingen aber den gehörigen Nachdruck zu geben, waren die Unternehmer, angesichts des grossen Capitals, das in ihre Hände gelegt war, vollkommen in der Lage, da Niemandem Controle über dessen Verwendung zustand, ja sogar der baare Betrag desselben nicht zu ermitteln war, wenn die Unternehmer es ganz oder zum Theil in Effecten übernommen hatten.

Ein grosser Theil der Demoralisation im Bereiche der Eisenbahnschaffung, auf die wir häufig scharfe, aber im Verhältniss zur „horizontalen und verticalen Ausbreitung des Uebels“ nur engbegränzte Schlaglichter aus den Sälen der Criminal- und Civilgerichte fallen sahen, ist auf diese Verhältnisse zurückzuführen.

Unmöglichkeit der Herstellung wahrhaft ökonomisch geplanter Bahnen.

Das Resultat der Wechselwirkung aller dieser Umstände zusammengenommen, ist nun das Factum, dass zur Zeit und vielleicht auf lange hinaus, die Hervorrufung von wahrhaft ökonomischen, d. h. solcher Bahnen, deren zu verzinsendes Capital in rationellen Verhältnissen zu den Verkehren, die sie zu erwarten haben, steht, in Oesterreich überhaupt, besonders aber dann unthunlich geworden ist, wenn diese Verkehre und Capitalien klein und die betreffenden Bahnen daher von derjenigen Gattung sind, deren Oesterreich jetzt am meisten bedarf, wohlfeile Anschluss- und Zufuhrlinien.

Aber auch die Gestaltung und Führung von Betriebseinrichtungen, deren Preis den Verkehrs-Verhältnissen schwach frequenter Bahnen wirklich entspricht, ist, beim Bestande der jetzt in Kraft befindlichen, polizeilichen und Betriebsvorschriften und ihrer dermaligen Handhabungsform, die wieder durch die Organisation der Staatsoberaufsicht bedingt ist, unthunlich.

So ist es gekommen, dass viele der Bahnen, deren finanzielle Zustände ihren Eigen-

thümern und der Regierung Sorgen bereiten, weit weniger durch ihre Verkehrs- und andere äussere, unabwendbare Verhältnisse in Noth geriethen, als durch die irrationellen finanziellen Bedingungen, unter denen sie ins Leben traten, somit recht eigentlich gleich als nothleidende gebaut worden sind, und, unter der Pression, der den Eisenbahnverkehr in administrativer und sicherheitlicher Beziehung regelnden Massnahmen, und des für die Gestaltung der Betriebsformen aller Bahnen, ohne Unterschied ihrer Natur, herrschenden, kritiklos generalisirenden Usus, auch recht eigentlich zum Nothleiden betrieben werden.

Concurrenzkampf in Oesterreich.

Der Concurrenzkampf beim Betriebe der Bahncomplexe in Oesterreich hat verhältnissmässig nur kurze Zeit und ohne grosse Erbitterung gedauert. Die Bahnverwaltungen erkannten sehr schnell, dass es ein fruchtloses Beginnen sei, auf mehreren, durch irrige Eisenbahnpolitik auf derselben Hauptverkehrsroute entstandenen Linien, um Transport-Massen zu streiten, deren Gesammtbetrag kaum **eine** Linie reichlich rentiren machen könne, deren Vielfaches aber, jede von ihnen leicht zu bewältigen im Stande gewesen wäre.

Absolute Unvergleichbarkeit der österr. Concurrenzkämpfe mit den englischen.

Und hierin liegt die absolute Unvergleichbarkeit der österreichischen und englischen Concurrenzverhältnisse, da es sich dort um Verkehre handelt, deren Masse eine Route nicht mehr aufnehmen und die mehr als eine sehr wohl nähren konnte.

Zudem hat in Oesterreich eine, nicht immer leicht begreifliche Eisenbahnpolitik, hie und da diese in derselben Richtung laufenden Linien, von denen die eine oft kostspielig herzustellen und zu betreiben, die andere aber in beiden Beziehungen wohlfeil war, derselben Gesellschaft concessionirt.

Selbstverständlich wird dann die Hauptverkehrsmasse, gute Rentabilität bringend, über die letztere dirigirt, die Verzinsung der letzteren aber der Staatsgarantie überlassen bleiben.

Die Concurrenzen sind sehr bald durch Transportcartelle und Uebereinkünfte zwischen den collidirenden, die Haupt-Transportrichtungen repräsentirenden, grossen Bahncomplexen überwunden worden, so dass, zur Zeit, von ernstlichen Concurrenzbestrebungen nur noch im Bereiche des ungarischen gemischten Systems die Rede ist.

Es hat sich daher in Oesterreich ein Process vollzogen, der in der äusseren Erscheinung zwar der französischen „Organisirung der Monopole“ ähnlich, aber im Wesen davon vollständig durch die Freiheit der Action, welche jeder Verwaltung der cartellirenden Bahncomplexe gewahrt bleibt und das Fernbleiben der Regierung von der Verschmelzung der Interessen, verschieden ist. Verschiedenheit der Schlichtung des österr. und französischen Concurrenzkampfes.

Es ist hier die Institution deutschen, dort französischen Geistes, hier Vereinbarung, dort staatliche Organisation. Zur Herbeiführung weitergreifender, finanzieller Zerrüttungen oder gar zur Unmöglichkeit des Bestehens von Bahnanstalten haben Concurrenzkämpfe in Oesterreich nie hingeleitet. Weit öfter kamen, bei der fast allzuraschen, zu innigen Verständigung der concurrirenden Complexe, die Interessen des Publicums in Gefahr.

Die rationelle Lösung der dabei auftauchenden Probleme aus dem Bereiche des Tarifwesens wurde aber der österreichischen Eisenbahnpolitik nicht minder schwer gemacht als die der Oekonomie der Eisenbahntechnik, da das Organ der Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen, die „General-Inspection“, vermöge deren Verfassung und Leistungsfähigkeit, nicht immer im Stande war, diese Lösung sachgemäss zu fördern. Staats-Oberaufsicht über Eisenbahnen in Oesterreich.

Diese Behörde ist, seit ihrer Schaffung, das Schmerzenskind aller aufeinander folgenden Regierungen. Wie ein immer kränkelnder Patient ist sie Gegenstand zahlreicher Heil- und Umgestaltungs-Experimente, Mittel zur Verlebendigung der widersprechendsten subjectiven Anschauungen gewesen, ohne dass ein einziger der Versuche, sie sachgemäss zu organisiren, zu erspriesslichen Resultaten geführt, ruhige und vollständige Durchführung gefunden hätte. Besondere Schwierigkeiten für Organisation derselben.

In der That ist die Organisation der Staats-Oberaufsicht über Eisenbahnen, ist die Gestaltung einer Behörde, welche sie wirksam handhaben kann, in Oesterreich mit grösseren Schwierigkeiten verknüpft, als in jedem anderen europäischen Staate.

Es besitzt nicht, wie England, das Institut freier, angesehener selbstständiger Civil-Ingenieure, die, gleich unabhängig von der Regierung, wie von den Eisenbahn-Gesellschaften, für jeden Fall im ganzen Bereiche der Eisenbahn-Administration und Technik, competente und unparteiische Berather, und da Beurtheiler und Entscheider liefern können, wo die Autorität der Staatstechniker nicht ausreicht, oder mit anderen Pflichten in Conflict geräth. Civil-Ingenieure in England.

Oesterreich besitzt nicht jene bewunderungswürdige Armee von Intelligenzen im Eisenbahnfache, der wie das „Corps des Ponts et Chaussés et des Mines“ in Frankreich Die Armee der französischen

Oberaufsicht.

aus den Händen der Regierung vollständig ausstudirt, disciplinirt, leistungsfähig vom Scheitel zur Sohle, hervorgeht, dessen Mitglieder, auch wenn sie in den Dienst der Privatgesellschaften treten, doch ein fester Corpsgeist in allen Bestrebungen trägt, der seinerseits auf den Geist der Eisenbahnpolitik der Regierung starken Einfluss übt, und mit der diese das ganze Eisenbahnbereich Frankreichs dicht besetzt hält, eine Armee, mit der sie jeder Controle, ja zuletzt auch jedem Conflicte, selbst mit dem mächtigsten Eisenbahncomplexe, gewachsen ist.

Schulung des Aufsichtspersonales auf den Staatsbahnen in Deutschland.

Oesterreich besitzt endlich nicht, wie die deutschen Länder, Staatsbahnen, auf denen es sich selbst, wie diese, ein Personal für seine Aufsicht schulen könnte, das dem jeder Privatbahn an Intelligenz ebenbürtig, ihnen an Weite des Blickes überlegen ist.

Im Gegensatze zu diesen wohl hergebrachten Institutionen ist die österreichische Oberaufsicht über die Eisenbahnen jederzeit Wachs in den Händen der wechselnden Regierungen gewesen.

Spätes Einbeziehen des Eisenbahnfachwissens in die Regierungs-Mechanik.

Obgleich Oesterreich vor allen Ländern deutscher Zunge der Technik eine würdige Bildungsstätte eröffnet hatte (Polytechnikum 1815), so hat es doch von allen zuletzt, die Eisenbahn-Fachtechnik in die oberste Leitung des Staatsmechanismus einbezogen.

Im Handelsministerium, der höchsten Behörde in staatlichen Eisenbahn-Angelegenheiten, sassen bis vor Kurzem keine Eisenbahn-Fachmänner als Decernenten. Das Eisenbahnfach hatte, eine kurze Zeit, wo ein glücklicher Gedanke der Herren von Plener und Pretis gewiegte Fachmänner zur directen Berathung des Ministers an seine Seite rief, ausgenommen, keine entscheidende und nicht einmal ebenbürtig berathende Stimme in dieser Behörde.

Den Bedarf derselben an fachlichem Wissen und Erfahrung wurde, in der bereits oben erwähnten Weise, theils durch die Gutachten der General-Inspection der Eisenbahnen, theils durch den herangezogenen Rath der Eisenbahnverwaltungen gedeckt, gerade derjenigen Köperschaften, denen die begutachteten und berathenen Massnahmen oft zu grosser Unbequemlichkeit gereichen mussten.

Es gehörte daher ein hohes Mass bureaukratischer Naivetät dazu, die Rathschläge von Behörden und Individuen für völlig selbstlos, ja sogar selbstverleugnungsvoll im Interesse ihres Beaufsichtigers, beziehentlich Gegners, gegeben zu halten, deren Stärke und Unabhängigkeit naturgemäss mit der Schwäche der Staats-Oberaufsicht wachsen musste.

Getreu der alten Wahrnehmung, dass der Mensch nur mit seinen höheren Zwecken wachse, erhielt sich die General-Inspection, mit sehr geringen Selbstbestimmungs-Rechten ausgerüstet, trotz ihrer vielfältigen Umgestaltungen, immer auf dem Niveau ihrer Beanspruchung: der redlichen Tracirung und Projectirung ihr gegebener Eisenbahnlinien, Ueberwachung der Eisenbahnbauten im Sinne der Concessionen, Normalien und Regulative und der Controle des Eisenbahnbetriebes auf Grund des veralteten Betriebsreglements vom Jahre 1852 und seiner Nachträge; endlich der treuen Ausführung der Weisungen, welche sie, aus den nicht fachmännischen Ministerial-Departements herab, erhielt.

Von einer Einwirkung ihrerseits auf die Eisenbahnpolitik der Regierung konnte in keiner Weise die Rede sein.

In der Aufeinanderfolge der Umgestaltungen erhielt sie, auf Anlass von Personalverhältnissen, eine Doppelgestalt, durch Theilung in eine Bau- und eine Betriebs-Abtheilung; nicht zum Vortheile ihrer Thätigkeit, die selbst unbedingt Zusammengehöriges, fast immer nur zu Gunsten der Behandlung in der Zweitheiligkeit der Behörde, trennen lassen musste.

Personalstand und Preis der Oberaufsicht über Eisenbahnen.

Der Personalstand dieser Behörde wurde bald um das Mehrfache stärker als der, den man in Preussen für das grössere Eisenbahnnetz für ausreichend hielt.

Der Aufwand für die General-Inspection überstieg bei weitem den dortigen für die Oberaufsicht über die Eisenbahnen.

Die Ursache davon, dass die Leistungen dieser Behörde selten den Wünschen und Erwartungen ihrer Begründer, Erhalter und Neu-Organisatoren entsprachen und in der That nicht entsprechen konnten, beruhten in drei Momenten.

Dem Staatsverwaltungs-Schema angepasste bureaukratische Organisation der Ober-Aufsichts-Behörden.

Erstens: in ihrer streng bureaukratisch, dem Schema der österreichischen Staatsverwaltung angepassten, Geschäftshandhabung, die zu einer unübersehbaren Zersplitterung und Absorption kostbarer Kräfte durch Arbeiten führte, welche, theils nur jenes Schema, theils die Orientirung der nicht sachverständigen Oberhörde in Fachangelegenheiten, nothwendig machte.

Nach gut angestellten Beobachtungen umfassen die direct auf Förderung der Angelegenheiten gerichteten Arbeiten in dieser Behörde nur einen staunenswerth geringen Percentsatz ihrer gesammten Thätigkeit.

Deren Centralisation in Wien.

Zweitens: in ihrer Centralisation oder, besser gesagt, Accumulation in Wien. Dass sich ein Eisenbahnnetz von fast anderthalbtausend Meilen Länge, welches über

eine Fläche von 5450 Quadratmeilen (Cisleithanien) verbreitet ist, sich, ohne Local- und Provinzialorgane, lediglich von Wien aus, nicht wirksam inspiciren und controliren lassen könne, ist selbst dem Laien wohl einleuchtend. Zur sachgemässen Beaufsichtigung eines so grossen Netzes von Eisenbahnen, dessen Verkehrsleben in jeder Provinz, je nach den localen und nationalen Eigenthümlichkeiten derselben, eine andere Physiognomie zeigt, ist es durchaus erforderlich, dass die betreffenden Verhältnisse, nicht blos auf flüchtiger Sendung, sondern durch dauernde Beobachtung an Ort und Stelle studirt werden, wenn die Motive der Erscheinungen und Handlungen für ihre schliessliche Beurtheilung klar werden sollen. Ferner verlieren Untersuchungen und Erörterungen einen grossen Theil ihres Werthes, zu denen sich der Beauftragte auf hunderte von Meilen weiter, oft Tage in Anspruch nehmender Reise begeben muss, während deren Dauer fast jedes massgebende Moment an Ort und Stelle verwischt, das Gravirende vertuscht, der Verabredung und Lüge Thür und Thor geöffnet werden kann.

Praktisch hat daher Preussen seine Commissariate (deren Organisation auch nicht fehlerlos ist) in die Provinzen der Monarchie vertheilt und sie, zum grossen Vortheile der Promptheit der Geschäfte, nicht erst mit einer Central-Mittelbehörde, sondern direct mit den Fachdepartements des Ministeriums in Rapport gesetzt.

Deren Recrutirungsform.

Drittens: in ihre Recrutirungsform. Der österreichische Staat betreibt keine eigenen Eisenbahnlinien, auf denen er sich ein Personal, sowohl für die praktische Manipulation der Bahnen, wie für die Ausübung der Staats-Oberaufsicht in der Weise schulen könnte, wie wir es oben bei Darstellung des deutschen Eisenbahnsystems geschildert haben.

Wenn es die Ergänzung seines Aufsichtspersonales gilt, muss er es aus den Reihen der Beamten der Privatbahnen gewinnen.

Wenn aber der Staat die Kosten seiner Eisenbahn-Oberaufsicht nicht bis auf eine Höhe sich steigern sehen will, die ausser Verhältniss zu ihrem Erspriessen steht, so wird er die Organe derselben niemals so hoch honoriren können, wie dies die Gesellschaften bei hervorragenden Kräften thun.

Elemente, die der Staat für die Oberaufsicht gewinnen kann.

Welche Elemente wird er also erwerben können? Erstens die Wenigen, welche, die Ehre dem Staate zu dienen, den pecuniären Vortheilen des, in Bezug auf Sicherheit und Altersversorgung, ja fast eben so viel Garantien als der des Staats bietenden Dienste grosser Gesellschaften

vorziehen. Diese werden, möglicherweise vortreffliche Organe der Staatsaufsicht bilden.

Sodann andere, ebenfalls gute Elemente, die momentane Unzufriedenheit von ihren Privatstellungen treibt. Diese wird er, bei Besserung der betreffenden Verhältnisse, leicht wieder verlieren. Dann solche, die im Zorn von Bahngesellschaften scheiden und deren Unparteilichkeit dann mehr als zweifelhaft ist; dann solche, welche die Bahnverwaltungen, aus diesem oder jenem negativen oder positiven Motive, gern in die Staats-Oberaufsichtsbehörde treten sehen und daher deren Uebertritt förderlich sind; ferner solche, die sie mit Befriedigung aus ihrem eigenen Beamtenverbande scheiden lassen; endlich solche, welche nach einer höheren Stellung im Staatsdienste aus einer subalterneren bei den Bahnen streben etc. etc. In sehr vielen Fällen wird der Staat daher in Gefahr sein nicht die besten, sondern nur die mittelmässigen Kräfte für seine Zwecke von den Bahnen gewinnen zu können. (Was natürlich nicht ausschliesst, dass, unter besonderen Verhältnissen, auch eine eminente Capacität sich zum Uebertritte in den Staatsdienst aus dem Privatbahndienst bewogen findet.)

Das Schlimmste dabei ist, dass die abgegebenen Kräfte den Bahnverwaltungen in ihren Schwächen und Stärken weit genauer bekannt sind als der Staatsaufsichtsbehörde selbst, in deren Dienst sie treten und dass, im Guten oder Bösen, oft eine Wechselwirkung zwischen ihnen bestehen bleibt, die nicht immer zum Vortheile des Staatsaufsichtsdienstes ist.

Praktische Kräftigung der Aufsichts-Organe.

Endlich verlieren die aus der Praxis des Eisenbahndienstes in den Dienst der Oberaufsicht getretenen Beamten sehr bald jene Fühlung mit dem Leben des Eisenbahnwesens, die eine Hauptstärke der praktischen Eisenbahn-Beamten ausmacht und stehen dann in vieler Beziehung autoritätslos dem mitten im Leben wirkenden Privatbahnbeamten gegenüber; zum grossen Nachtheil des Ansehens der Oberaufsicht. Besitzer von Staatsbahnen helfen diesem Uebelstande wirksam durch zeitweises Abcommandiren der Aufsichtsbeamten zu einer Staatsbahnverwaltung ab, von wo er praktisch gekräftigt zu seiner Aufsichtsfunction zurückkehrt.

Auch dieses Mittel, die Wirksamkeit seiner Aufsichtsorgane zu stärken, ist dem österreichischen Staate entzogen, und wir sehen seine Staatsoberaufsicht über die Eisenbahnen mit Schwächen behaftet, deren sie nur durch totale Umgestaltung der gesammten Aufsichtsformen (auf die wir zurückkommen), in Verbindung mit Adoptirung neuer Maximen in der Eisenbahnpolitik überhaupt, ledig werden kann. — —

REESE LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Neueste Organisation der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

An demselben Tage, wo Vorstehendes niedergeschrieben worden war, publicirte die Wiener-Zeitung eine neue Organisation der Oberaufsichts-Behörde über die Eisenbahnen. Dieselbe ist in ihrem Wesen dem französischen Institute der „Inspecteurs généraux“ nachgebildet und construirt die General-Inspection aus fünf, statt der bisherigen zwei, Abtheilungen. Sie vertheilt die Ueberwachungsgeschäfte wie folgt: Abtheilung I für Bau und Bahnerhaltung; Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung; Abtheilung III für commerciellen Betrieb; Abtheilung IV für Staatsgarantie-Rechnungswesen; Abtheilung V für allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder Abtheilung steht ein General-Inspector mit hohem Rathsrange. Die Spitze der ganzen Behörden ist eine wechselnde. Die Leitung ihrer Thätigkeit führt in der Regel der rangälteste General-Inspector; doch kann, nach seiner Wahl, auch der Chef der Abtheilung für Eisenbahnwesen im Ministerium, dieselbe ergreifen. Doch bleibt der General-Inspection ihre Eigenschaft als Mittelbehörde, die ihre Weisungen in höchster Instanz vom Handels-Ministerium empfängt, gewahrt.

Keine Local-Organe.

Von Schaffung von Provinzial-Inspectionen als Local- und Ausführungsorgane der General-Inspection spricht der Entwurf nicht.

Nichtbeseitigung der vornehmlichsten Schwächen der bisherigen durch die neue Organisation.

Es ist hier weder der Ort, noch ist es schon an der Zeit, auf eine ausführliche Kritik dieser Organisation einzugehen, nur möge jetzt darauf hingewiesen werden, dass dieselbe die beiden wesentlichsten Mängel der bisherigen Organisation, welche die Wirksamkeit der Oberaufsichts-Behörde von jeher am meisten beeinträchtigten, nämlich deren Stellung unter, statt im Ministerium, und deren vollständige Centralisation in Wien, nicht beseitigt.

In Frankreich ist eine solche Institution logisch und den Verhältnissen entsprechend, wo die Regierungs-Aufsichtsorgane über das ganze Land a priori verbreitet sind.

Gefahr der übergrossen Leistungsfähigkeit des Aufsichts-Apparates.

Ferner liegt die Gefahr nahe (die auch in Deutschland bei Schaffung der Reichsbehörden hervorgetreten ist und dort die Opposition der ganzen sachverständigen Welt geweckt hat), dass die Nothwendigkeit, einen so kolossalen und vielgliedrigen Apparat, wie ihn die neue Organisation der österreichischen Oberaufsicht schafft, und dessen Leistungsfähigkeit weit über das dermalige Bedürfniss hinausgeht, mit Arbeitsmaterial zu versorgen, in Verbindung mit dem an sich löblichen, unausbleiblichen Streben der Abtheilungen, sich durch Gründlichkeit in ihren Functionen auszuzeichnen; zur Einmischung in das Detail der Thätigkeit der Bahnverwaltungen in solchem Umfange führen müsse, dass es weder den Zwecken einer rationellen Oberaufsicht entspricht,

noch sich mit der Autonomie der Bahnverwaltungen und der Oekonomie ihrer Manipulation verträgt.

Gefahr der collegialen Geschäftsform.

Eine fernere nahe liegende Gefahr beruht in der Verlangsamung und Complicirung der Geschäfte, die aus deren collegialischer Behandlung entspringt. Dieselbe ist in Frankreich durch die geschäftliche Disciplin abgemindert, die dem Eisenbahnmanne von Fach, von Jugend auf, durch seine militärische Vorerziehung angebildet ist. Hier wird die Gefahr vermehrt durch den Wechsel in der Spitze der Oberaufsichts-Behörde, der dem vollständigen Mangel einer solchen gleichkommt. Dass die Energie und die Promptheit der Action der Oberaufsichts-Behörde dadurch nicht gewinnen könne, liegt auf der Hand.

Gefahr des Wechsels der Leitung.

Vermehrung des Aufwandes für die Leitung des Eisenbahnwesens.

Endlich sei der überaus hohe Aufwand erwähnt, mit dem die neue Organisation für die Eisenbahn-Oberaufsicht, in Verbindung mit der ministeriellen Oberleitung des Eisenbahnwesens, das Budget belasten wird, besonders da die Schaffung von Localorganen der Oberaufsicht, wenn dieselbe wahrhaft wirksam werden soll, ganz unvermeidlich ist.

Vor Kurzem hielt man es für genügend, einen Functionär mit hohem Rathsrange an die Spitze der Oberaufsichts-Behörde zu stellen; dann wurden zwei für nöthig erachtet, und diese Zahl ist jetzt auf fünf und einen Sectionschef erhöht worden.

Ob die Wirksamkeit dieses gewaltig vergrösserten und verstärkten Mechanismus, wirklich im Verhältniss zum Steigen seines Preises, auf Erhöhung der Ordnung, Prosperität und Sicherheit innerhalb des österreichischen Eisenbahnwesens wirken werde, bleibt abzuwarten; sicher ist, dass jener Preis, verhältnissmässig, der weitaus höchste ist, der in irgend einem Staate Europas für gleiche Zwecke gezahlt wird.

IX.

Die Lösung der Probleme.

Nothwendigkeiten der Entwicklung der Eisenbahnpolitik in den Culturländern.

Im Vorstehenden haben wir einen flüchtigen Blick darauf geworfen, wie Eisenbahnpolitik, Eisenbahnsystem und Staatsbeaufsichtigung der Eisenbahnen, in den Hauptculturländern Europas, sich als nothwendige Consequenzen der geographischen und nationalen Eigenartigkeiten derselben entwickelten.

Wir haben die Folgerichtigkeit, ja Naturnothwendigkeit der Eisenbahnpolitik absoluter Spontanäität in England; der des kraftvoll vom Staate controlirten „Organisation des Monopols“ in Frankreich; der der Wechselwirkung zwischen Staats- und Privatthätigkeit in Deutschland; der der Experimentes und Wechsels in Oesterreich, aus der Skizze der in jenen Ländern gegebenen Bedingungen erkennen lassen. Es ist nun nicht schwer, die Facits dieser Anschauungen zur Gewinnung von Gesichtspunkten für die Lösung der Probleme zu gewinnen, die wir im Eingange dieser Schrift aufführten und um die sich zur Zeit das Eisenbahnleben Oesterreichs bewegt.

Diese Gesichtspunkte werden sich in kurzen, präcisen Sätzen darlegen lassen.

Die Unerspriesslichkeit, ja Unthunlichkeit der Uebertragung von Institutionen des einen Landes in das andere, trat uns bei obigen Darstellungen zunächst, und zwar als Axiom entgegen.

Die Eisenbahnpolitik, welche das Eisenbahnwesen Oesterreichs zu einer für sein politisches, commercielles und industrielles Leben wahrhaft erspriesslichen Gestaltung führen soll, kann ihre Principien nicht von der englischen herleiten, für die ihr die Abgeschlossenheit des Eisenbahnbereiches, die Selbsthelfkraft des Volkscharakters, die immense Bedeutung der commerciellen und industriellen Interessen, die übergrosse Wucht, weit über die Leistungskraft einzelner Bahnen in den Hauptrichtungen hinausgehender Verkehre, fehlen.

Gefährlichkeit künstlicher Complexbildung für Oesterreich.

Wollte sie die Erscheinungen von grossen Complexbildungen, auf denen jetzt das Eisenbahnleben Englands vornehmlich beruht und die sich dort vollkommen naturgemäss aus jenen Factoren entwickelten, künftig in Oesterreich hervorrufen, so würde dies gerade dasjenige unmöglich machen, was England allerdings nicht braucht und nie gebraucht hat seit Eisenbahnen bestehen, was aber für Oesterreich geradehin die bedingende Grundlage aller ferneren Prosperität ist, nämlich die Ausbildung eines aufschliessenden, billige Verkehre vermittelnden Netzes, wohlfeiler Bahnen, über welche auch, vermöge ihrer Construction, die Massenbewegungen von und nach den Hauptlinien frei circuliren können.

Grundbedingung der Eisenbahn-Prosperität in Oesterreich.

Unmöglichkeit des reinen Staatsbahnsystems.

Die österreichische Eisenbahnpolitik wird aber auch das reine Staatsbahnsystem nicht im Auge behalten können, obwohl der Stand seines

Staatscredits, der ein weitaus besserer ist, als (mit wenigen Ausnahmen) der sämmtlicher Privatunternehmungen, die zum grossen Theile nur diesem Credite ihr Dasein verdanken, dafür kein Hinderniss sein würde, wenn es gelingen könnte, für die Administration der Eisenbahnen durch den Staat genügendes, und was mehr bedeutet, gegründetes Vertrauen zu erwecken. Dies wird aber durch den Umfang, den der Staatsbahncomplex erhalten würde, und der über die Dimensionen hinausgeht, für die sich überhaupt noch entsprechende Verwaltungsformen finden lassen, unter allen Verhältnissen, vornehmlich aber unter dem Einflusse der complicirten und schwerbeweglichen Formen des österreichischen Staats-Verwaltungsmechanismus, unmöglich sein.

Unmöglichkeit der Anlehnung an französische Gestaltungen des Eisenbahnwesens.

Am wenigsten wird sich die Eisenbahnpolitik Oesterreich an die Frankreichs anlehnen können, da diese beiden Länder und Völker, die in politischer, administrativer, commercieller und industrieller und in Hinsicht auf den Volksgeist heterogendsten Staaten auf dem europäischen Continente bilden.

Die „Organisation des Monopols“ der Eisenbahncomplexe kann, wie wir eben dargethan haben, nur unter den in Frankreich bestehenden Bedingungen, als nicht verderblich auftreten. Die Hauptsächlichen darunter fehlen in Oesterreich; vor allem die homogene, übersichtliche Entwickelung aller Verhältnisse in sämmtlichen Theilen des Reiches, die Herstellung der Bahnen mit inländischem Capitale, die Stabilität der Administrationsprincipien, die keine politische Bewegung berührt und „last“, aber nicht „least“, die moralische und physisch Durchwebung des ganzen Verkehrslebens mit den Controlen der Regierung, ausgeübt durch Organe, die ihre Ausbildung und Existenz durch diese erhalten.

Diese Politik müsste daher in Oesterreich zu einer für den Stoffwechsel des öffentlichen Lebensverderblichen, die Gesundheit des Staatskörpers in seinen Grundlagen untergrabenden, absoluten Herrschaft des Capitals (das hier noch dazu zum grossen Theile fremdländisches ist), Absorption der Staatsinteressen durch die der Finanzwelt und zur totalen Vernachlässigung der Interessen jener, erst aufzuschliessenden und zu belebenden Districte, führen, deren Pflege, für den österreichischen fast wichtiger als für jeden anderen Culturstaat, das Interesse der Eisenbahnfinanzwelt, noch auf lange Zeit hinaus, nicht zu erregen im Stande sein wird.

Endlich würde sie zur weiteren Entwickelung von Mächten im Staate führen, deren steigende Kräftigung, aus den oben dargelegten Gründen, keine Staatsleitung, am wenigsten vielleicht die österreichische, ungestraft geschehen lassen kann.

Germanischer Geist dem österr. und preussischen Eisenbahnsystem gemeinsam.

Obwohl unter dem Vorbehalte grosser Unterschiede, ist die Entwickelung des deutschen, oder, um die Begriffe durch Vergleichung von Einheitsstaaten klarer zu stellen, des preussischen Eisenbahnsystems, der des österreichischen, das ja auch vom Geiste gleichen germanischen Stammes getragen ist, von allen am wenigsten heterogen gewesen.

Oesterreichische Eisenbahnpolitik ursprünglich gesünder angelegt, als die preussische.

Während aber Oesterreich in einer, durch augenblickliche Verlegenheiten und verschiedene Unmöglichkeiten nervenschwach gewordenen, experimentirenden Eisenbahnpolitik, sein ursprünglich besser als das preussische angelegtes System, heilsam aus Staats- und Privatbahnen gemischter Linien, durch den Verkauf der Staatsbahnen zerstörte, hat Preussen an der Verlebendigung des gesunden Princips der Wechselwirkung zwischen Staats- und Privat-Verkehrsanstalten systematisch und consequent weiter gearbeitet, so dass jetzt diese Wechselwirkung fast ganz ins Gleichgewicht gekommen ist.

Die dadurch erzielte, eminente Einflusskraft des Staates ist aber weit weniger auf imperativem Wege, als vornehmlich auf dem der freien Vereinbarungen gewonnen worden, bei denen der Staat nur Sorge trug, an Bedeutsamkeit seines Eisenbahnwirkungsbereiches und intellectueller Kraft, seinen Privatrivalen mindestens immer gleich zu bleiben, wenn er auch an Behendigkeit der Gebahrung gegen sie zurückstehen musste.

Freie Vereinbarung dem österr. Volks- und Verwaltungsgeiste congenial. Zurückgewinnung aufgegebener leitender Standpunkte.

Diese ganze staatswirthschaftliche Methode ist auch dem österreichischen Volks- und Verwaltungsgeiste congenial. Sie ist der einzige Weg, auf dem, im Sinne freiheitlicher Administration, der Standpunkt wieder zu gewinnen ist, den die österreichische Eisenbahnpolitik, mit dem Verkaufe der Staatsbahnen, aufgegeben hat und den sie, um jeden Preis, für die Staatsleitung zurückerobern muss, wenn sie in den Stand kommen will, denjenigen unter ihren staats- und handelspolitischen Pflichten, für deren Erfüllung die Eisenbahnen die Werkzeuge sind, im vollen Umfange nachzukommen.

Die österreichische Regierung befindet sich dabei freilich in der schwierigen Lage, weniger vollkommen Genügendes, fertig zurückgewinnen zu müssen, während

die preussische, unablässig gestaltend, seit langer Zeit auf die betreffenden Verhältnisse wirken konnte.

Gewinnung der Verkehrsregulirung durch die Concurrenz des Staates.

Es muss Aufgabe der österreichischen Eisenbahnpolitik sein, nicht allein imperative Einwirkungen durch die Eisenbahn Staats-Oberaufsicht zu üben, sondern auch den Einfluss des Beispieles und Vorganges, und die, weder durch Cartelle noch Geheimverträge zu beseitigende, die Thätigkeit des gesammten Eisenbahnwesens, ohne Schädigung berechtigter Ansprüche des Privatbesitzes, den Zwecken der Staatswohlfahrt gemäss regulirende, rationelle Concurrenz in ihre Hand zu bekommen.

Erwerbung von einer Bahnlinie in jeder Hauptverkehrsrichtung durch den Staat.

Es kann dies selbstverständlich nicht durch Neubauten von Linien geschehen.

Man muss daher den Gedanken kühn ins Auge fassen, dass der Zweck nur durch Erwerbung einer Linie aus jedem Privat-Eisenbahn-Complexe, der in einer der Hauptrichtungen der Verkehre liegt, Seiten des Staats, erreicht werden kann.

Man darf nicht mehr daran denken, dass dies eine der Linien sein könnte, die sich als Hauptarterien der betreffenden Verkehre in den Händen grosser, zum Theil fremdländischer Gesellschaften befinden. Der österreichische Staat ist nicht in der Lage, Linien anzukaufen, deren Effecten über dem Nennwerthe stehen, und die zu rationellen Preisen kaum aus freier Hand erkäuflich, nur durch unliebsame, und in der Wirkung zweifelhafte, Massnahmen (Expropriationen etc.) erworben werden könnten.

Erwerbung weniger prosperirenden Bahnen genügend.

Aber, für die in Rede stehenden Zwecke, genügt auch der Besitz von weniger prosperirenden Bahnen, da für die Staatsverwaltung beim Betriebe eigenen Linien, die Rentabilität der Herstellungs- oder Kaufscapitalien gegen die Rücksichten auf die Förderung des allgemeinen Staatswohles, erst in zweiter Reihe erscheint, und eine Verzinsung, welche über die Staatsrenten hinausgeht, nicht ins Auge gefasst werden darf.

Nie ist wohl der Zeitpunkt für die kühne Durchführung solcher, radikale Hebung und Regelung der Verhältnisse bezweckender Massnahmen, günstiger gewesen, als in diesem Augenblicke, wo der Staatscredit hoch, der der Bahnen niedrig ist.

Form der Erwerbung der Bahnlinien.

Den meisten der Gesellschaften, deren Bahnen hier in Rede kommen, würde es ein offenbar annehmbares Geschäft sein, wenn der Staat ihre Linien, die zunächst grossen-

theils von der Garantie des Staates leben, durch Umwandlung ihrer Effecten in Staatseffecten, unter passenden zu vereinbarenden Modalitäten, erwerben würde. Diese Erwerbungsform, die dem Staate gar keinen Aufwand von Baarcapital auflegt und, Angesichts seiner Garantiepflicht, auch in der Richtung auf die Capitalsverzinsung keine neuen Opfer von ihm fordert, ist, wie bekannt, häufig in Deutschland angewandt worden. Sie rückt ihn, in Bezug auf die garantirten Bahnen, aus der Zwitterstellung des Garantiepflichtigen, der nur die Nachtheile des Besitzes, nicht den Vortheil der selbstständigen Handhabung desselben hat, in die bessere eines wirklichen Besitzers, der sein Hab und Gut selbst bewirthschaftet.

Vortheile des Ankaufes garantirter Linien.

Als solche, für die Erwerbung zu Staatszwecken besonders geeignete Linien, bezeichnen sich vielleicht: südwärts die Rudolfsbahn mit ihrem, unter diesen Bedingungen eben so rationellen, wie als Privatunternehmung absurden, Ausbau über den Predil bis zum Meere; westlich die von ihren jetzigen Eigenthümern nicht leicht, vielleicht nur auf dem Gesetzeswege zu erlangende Giselabahn, mit ihrem, ebenfalls nur staatspolitisch zu rechtfertigenden, Ausbaue über den Arlberg; östlich die Ungarische Westbahn und nördlich der ganze Complex der Nordwestbahn mit ihren ganzen Dependenzen.

Sich zum Staatsankauf empfehlende Linien.

Dass diese Bahnen zur Zeit nicht alle zusammenschliessen, ist kaum als ein Nachtheil zu betrachten (obwohl der Zusammenschluss angestrebt werden muss), im Gegentheile würde es der Staatsverwaltung Gelegenheit geben, die Bahnen, durch auf ihren Strecken selbst domicilirende, bevollmächtigte, kaiserliche Directionen verwalten zu lassen und so die, für die Oekonomie der Administration österreichischer Eisenbahnen überhaupt so verderbliche Accumulation der Leitungen in Wien, zu durchbrechen, und, durch ihr Beispiel, die ganzen Vortheile einer individuellen und auf den Bahnen selbst wirksamen Direction darzuthun.

Organisation der Local-Direction der Staatsbahn.

Diese Localverwaltungen würden, unter Umgehung jeder Zwischenbehörde, mit der Centralleitung des Staatseisenbahnwesens im Handelsministerium in Beziehung zu stehen haben. Auch diese Organisationsform hat die Praxis bereits bewährt.

Wenn diese Politik der Wiedergewinnung eines wirksamen Masses von Einfluss auf

das Eisenbahnwesen des Reiches für die Regierung, kühn erscheint, so möge erwogen werden, dass eben kein anderer Weg als dieser kühne nach diesem Ziele führt, welches über kurz oder lang, erreicht werden muss, wenn die Eisenbahnen ihre Pflichten gegen das öffentliche Wohl in Oesterreich zu erfüllen fortfahren und nicht ganz zu Speculationsgegenständen werden sollen; und dass dieser unvermeidliche Weg immer beschwerlicher und weiter wird, je später man ihn betritt.

Rückgewinnung der Einflüsse in den Eisenbahn-Verbindungen.

Diese Erwerbungen würden eben auch in anderer Beziehung der österreichischen Staatsverwaltung Einflüsse zurückgewinnen, deren sie allein unter allen Regierungen, in deren Bereiche zum Verbande deutsch-österreichischer Eisenbahnverwaltungen gehörige Linien liegen, nicht theilhaft ist und deren sie zur Ausübung einer der edelsten Pflichten einer leitenden Eisenbahnbehörde bedarf. Es sind die auf die Berathungen der Organe jenes gewaltigen Verbandes, aus denen die wichtigsten Vereinbarungen für Technik und Verkehr der Eisenbahnen hervorgegangen sind, und in denen, recht im grossen, freiheitlichen Cultursinne unserer Zeit, die Vertreter der kaiserlichen und königlichen Eisenbahnbehörden, nur gleichberechtigt an Sitz und Stimme, neben denen der kleinsten Eisenbahnlinie sitzen, alle nur gewichtig durch das Mass der Intelligenz und Erfahrung, das sie mitbringen. Es verträgt sich nicht mit der Würde der Regierung des grössten Reiches in diesem Verbande, dass sie allein bei den Berathungen über die wichtigsten Gegenstände des Gesammt-Eisenbahnwesens fehlt.

Stützung der nicht prosperirenden Bahnen.

Nächst der Gestaltung der Politik der grossen bestimmenden Einflüsse auf das gesammte Eisenbahnverkehrsleben des Staates, gehört die der zeitweiligen oder permanenten Stützung, momentan oder andauernd, mühsam existirender oder finanziell gar nicht lebensfähiger Unternehmungen, zu den wichtigsten, der Regierung vorliegenden Problemen.

Man darf dabei weder an Palliativ-, noch solche Mittel denken, welche das Uebel anscheinend überheilen, um es, über kurz oder lang, schlimmer wieder ausbrechen zu lassen.

Noch verwerflicher würden Massnahmen sein, welche die Armuth eines Bahninstitutes unter dem Reichthum anderer nur verstecken.

Am verwerflichsten aber wäre die directe oder indirecte Leistung aus dem Säckel der Steuerträger, durch welche nur Finanzoperationen mit dem Eigenthumswerthe derartiger Bahnen sich ermöglichten, von denen meist lediglich die finanzirenden Institute Vortheil ziehen würden — während jeder Beistand sich rechtfertigt, der, in gesunder Weise, das Fortbestehen und Fortwirken der dem öffentlichen Wohle dienenden Verkehrsanstalten ermöglicht.

Mehrfache Verpflichtung der Regierung zu dieser Stützung.

Die Regierung ist, abgesehen von der Wichtigkeit der Erhaltung der betreffenden Verkehranstalten für die Staatswohlfahrt, um so mehr verpflichtet, sich ernstlich mit der Frage zu beschäftigen, als nicht der kleinste Theil der Schuld des Bestehens von Bahnlinien zweifelhaften Werthes überhaupt, und ihres Bestehens auf verfehlter Trace, und ihres Bestehens in Bau- und Betriebsformen, die a priori ihre Prosperität unmöglich machen — die Regierung trifft, der Organe gegeben sind, Anlage und Anlagewerth, Möglichkeit der Rentabilität des Capitals etc. zu prüfen und Bau- und Betriebsformen nach den zu erwartenden Verkehrsverhältnissen zu gestalten.

Man hat aber all' diese Momente gekannt und mit offenen Augen das Entstehen von Bahnen, unter dem Einflusse derselben, geschehen lassen, die dazu prädestinirt waren, nothleidend zu werden, während die allermeisten darunter, bei rationell bemessenem Capitale, rationellen Bau- und Betriebsverfassungen selbstständig, ja, in gewisser Weise, rentabel hätten werden können.

Jetzt ist das Uebel, selbst mit tieferen Schnitten in das Fleisch, nicht mehr zu heilen, sondern, es ist nur so unschädlich zu machen als möglich.

Hauptmomente, die Nothlagen einer Bahn herbeiführen können.

Man muss sich eine klare Diagnose der Krankheit stellen, ehe man zur Behandlung derselben schreiten kann.

Eine Bahn kann nur durch drei Momente in Nothlage kommen:

durch, für die Leistungsfähigkeit der Bahn zu hoch bemessenes Anlagecapital;

durch, im Verhältniss zu jenem, nicht genügend lucrative Verkehre;

durch unverhältnissmässig hohe Betriebskosten.

Das Missverhältniss der beiden ersten Momente war bei dem jetzigen Stande der Entwicklung des Eisenbahnnetzes, der Kenntniss des Landes, seiner Hilfsquellen und der Richtung seiner Massen-Bewegungen, nach einigermassen sorgsamen Studium der betreffenden Momente, fast immer voraus zu ergründen und, wenn gewissenlose und leichtfertige Bahnschöpfer, wissentlich oder unwissentlich,

hierin Missgriffe thaten, so wäre es Sache derjenigen Organe der Regierung, denen die Aufsicht über das Eisenbahnwesen obliegt, gewesen, diese Missgriffe und Missverhältnisse klar zu legen, beziehentlich Concessionsurkunden und Vorschriften für Bau- und Betriebsformen, dieselben corrigirend, zu gestalten.

Wenn industrielle Unternehmen, die zugleich dem öffentlichen Wohle dienen, in finanzielle Bedrängniss durch Missverhältniss von Zinserforderniss und Erträgniss gerathen, so giebt es, da man sie nicht zum Stillstand und Verfall kommen lassen kann, wie man es bei Instituten rein privaten Interesses wohl geschehen lässt, nur ein Mittel, das Uebel so weit möglich zu curiren und dies ist die Berichtigung der Proportion zwischen Capital und Erträgniss durch Reduction des ersteren.

Reduction der zu verzinsenden Capitalien.

Das Mittel ist heroisch, aber das einzig Rationelle, da es die Last der Heilung nur auf die Inhaber des Instituts wirft, ohne die öffentliche Nutzleistung desselben zu alteriren.

In die Hände ganz anderer Aerzte fällt die Heilung der Uebel, die aus Missverhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben entstehen. Von diesen Elementen kann das erste nur als ein, für einen gewissen Zeitraum blos langsam variabler Factor angesehen werden, während im zweiten ein wahrhaft breiter Spielraum für zweck- und wahrhaft fachgemässe Hilfsanwendungen gegeben ist.

Modification der Betriebsformen.

Wird der Betrieb einer schwachfrequenten Bahn (wie es leider fast überall in Oesterreich der Fall ist) nach allgemeinen Formen, Normalien und Schemata geführt, die von den Verhältnissen der Mittelzahl grosser Bahnen hergeleitet, dafür gemacht und geeignet sind, die starken Verkehre derselben zu sichern und zu controliren, so zeigt sich der Apparat an Personal und Einrichtungen als weitaus zu schwer und zu theuer für jene kleinen Verhältnisse, deren Sicherheit und Controle mit weit einfacheren und wohlfeileren Mitteln eben so gut gewahrt werden kann.

Wie mehrerwähnt, lassen theils generalisirende Regierungsvorschriften, theils Schlendrian und Bequemlichkeit, theils Scheu vor der Mühewaltung und der Verantwortlichkeit, die sich mit selbstständigen Einrichtungen verknüpfen, die Ueberführung jener unpassenden Formen, auf jene kleineren Verhältnisse, verderblich für diese geschehen, so die Hauptsaat für deren Mangel an Prosperität säend.

In sehr vielen Fällen wird es der Regierung, durch rationelles Abgehen von zu generalisirenden Vorschriften, durch Einwirkung auf Anwendung von, den Verkehrsverhältnis-

sen in allen Stücken ökonomisch angepasster, Betriebs- und Administrationsformen, gelingen, die Ausgaben solcher Bahnen in richtiges Verhältniss zu ihren Einnahmen zu setzen.

Zeitweise und permanente Umgestaltung von Bahnen und Secundarlinien.

Ja, es wird sich in Fällen, die ihren Bedingungen nach selbstverständlich genau zu prüfen sein werden, empfehlen, die ganze Natur des Betriebs von Bahnen umzugestalten und sie, bis auf Weiteres, oder auch permanent, vollkommen in Secundärbahnen, mit allen Eigenschaften, die dieser Begriff bedingt, zu verwandeln. Man wird die Zahl, den Charakter und die Geschwindigkeit der Züge abmindern, die Bahnbewachungs-, Signalisirung-, Aufsichts- und Verkehrs-Personale auf ein Minimum reduciren und alle jene Mittel der Oekonomisirung und der Heranziehung kleinerer Erwerbsquellen anwenden, die nur bei Bahnen von ausgesprochen localem Charakter zulässig sind.

Heben sich dann die Verkehre, so steht der graduellen Wiederumgestaltung des Betriebes in einen von höherer Ordnung nichts entgegen.

In den allermeisten Fällen würde dies Verfahren zur Beseitigung von Nothlagen der Bahnen leiten. Die Schwierigkeit der Durchführung desselben beruht dabei nur in der, durch solche Reductionen der Betriebsformen hervorgerufenen Unzufriedenheit des Publicums, dem die Bahn dient.

Es wird Sache der Regierungsorgane sein, eine weise Wahl zwischen zwei Uebeln zu treffen.

Diese Einwirkungen können, je mehr sie nur im Sinne des öffentlichen Wohls erfolgen, um so kräftiger und energischer sein, ja, das Gesetz giebt sogar der Regierung, da, wo eine Verwaltung sich unfähig zeigen sollte, ihres Amtes in dieser Richtung sachgemäss und im vollen Verständniss desselben zu walten, die Füglichkeit, durch eine weise und sehr sachverständige Sequestration, darzuthun, was an Oekonomie durch verständnissvolle Individualisirung der Betriebsmanipulation geleistet werden kann.

Ist doch durch selbständige, genau den bescheidensten Verhältnissen angepasste Verwaltung kleiner, schwachfrequenter Bahnen in Deutschland, Schottland und besonders in Schweden und Norwegen, nachgewiesen, dass dieselbe an fruchtbringender Oekonomie der von grossen Linien und Complexen nichts nachzugeben braucht.

Fusion schwach frequenter Bahnen

Durch Vorgänge und Massnahmen in Frankreich, die, wie wir eben darlegten, auf ganz anderen Vorbedingungen und Ursachen beruhen, als die, welche bei Stützung der

wenig prosperirenden Bahnen in Oesterreich in Frage kommen können, aber in der äusseren Erscheinung Aehnlichkeit mit ihnen haben, ist die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Fusion nothleidender Bahnen mit grossen prosperirenden Complexen, als ein Mittel, den ersteren aufzuhelfen, hingeleitet worden.

mit prosperirenden Complexen, behufs Hebung des Zustandes der ersteren.

Auch in Frankreich hat sich die Massnahme, wie die oben erwähnten Parlamentsverhandlungen bis zur Evidenz dargethan haben, in ihren wahren Tendenzen vollständig demaskirt. Dieselben können ihrem Wesen nach, nicht auf wirklich nennenswerthe Verbesserung der Finanzlage schwach frequenten Bahnen, aus deren eigener Kraft, hingehen, sondern streben fast ausschliesslich die Herbeiführung von Gelegenheiten zu Finanzoperationen für die Finanzinstitute an, in deren Händen das Bahncapital sich befindet.

Fusionen als Speculationsgegenstand.

Dass diese Erscheinung sich überall und in noch gefährlicheren Formen als dort wieder zeigen müsse, leuchtet ein, wenn man, die Fusion als Vertuschungs-, Bemäntelungs- und Palliativmittel bei Seite lassend, in welcher Eigenschaft sie auch hie und da aufgetreten ist, sich rücksichtslos die Verhältnisse klar legt, die für die aufnehmende und für die aufgehende Bahn aus Verschmelzungen erwachsen können.

Was die aufnehmenden und die aufgehenden Bahnen bei Fusionen factisch gewinnen.

Was kann zunächst eine kleine, schwach frequente Bahn durch Fusion mit einer grösseren, prosperirenden gewinnen?

Gewiss die Abminderung der Kosten ihrer Centralleitung und, so sagen die Freunde der Fusionen, die Mittel zu besserer Ausrüstung ihres Verkehrs etc. und das Aufhören der Concurrenzpression der grossen Nachbarlinien. Der besseren Ausrüstung, hinter deren Gewährung sich meist finanzielle Operationen verstecken, bedürfen sie aber entweder nicht, da ihnen die erforderlichen Verkehre fehlen, sonst wären sie nicht nothleidend, oder — sie würden sie, bei nach und nach eintretendem Bedarfe, dem steigenden Verkehre gemäss und daher mit sicherer Aussicht auf Verzinsung der darauf verwendeten Capitalien, in rationeller Progression, selbst haben beschaffen können. Die Concurrenzpression aber hat allerdings ein naturgemässes, aber unerspriessliches Ende dadurch, dass die aufnehmende Bahn die Verkehre der aufgenommenen nun beliebig über die Strecken führt, wo sie am besten dem Interesse des grossen Complexes dienen. Das Localinteresse der kleinen Bahn gewinnt Nichts dadurch.

Die Kosten der Centralleitung endlich übersteigen, bei nicht ganz absurd verwalteten Bahnen, nirgend 10 bis 15% der Gesammtausgabe, welcher Satz sich durch die

Fusion mit der grossen Bahn, die doch auch die Centralleitung für die kleinere nicht umsonst besorgt, um höchstens einige Procente abmindert, ein Betrag, durch den die Prosperität der kleinen Bahnen um so gut wie Nichts gefördert wird.

Dagegen erhält die kleine Bahn, um deren Administration willen, die grosse keine neuen Formen in ihr gesammtes Manipulationswesen aufnehmen kann, das Danaergeschenk einer Verwaltung im Style der grossen Bahn, deren Mehrkosten vielfach die Vortheile verschlingen, die ihr aus der Abminderung des Aufwandes für Centralleitung erwachsen. Die grössere Bahn aber kann die kleinere nicht in ihren Reichthum aufgehen lassen, ohne zu fragen: welchen Vortheil habe ich davon? Sonst würde die Prosperität der grossen Bahn bald einem Weine gleichen, mit dem man so lange das Wasser der Armuth kleiner Linien fusionirte, bis ihr Wein selbst zu Wasser würde. Da ihr aber die kleine, deren Zufuhrsverkehr sie ja ohnehin in jedem Falle geniesst, nur Mängel und Defecte zubringt, so muss ein Dritter ihr aus seiner Tasche die Vortheile gewähren, oder garantiren, die sie, im Interesse ihrer Eigenthümer, von der Fusion mit andern Instituten verlangen muss.

Dieser Dritte kann kein anderer sein als der Staat.

Steuerzahler in letzter Instanz tragen die Kosten der Fusion.

Der Steuerträger bezahlt daher, in letzter Instanz, die Vortheile, die fast ausschliesslich das grosse Capital des grossen Complexes aus den Fusionen desselben mit schwach oder gar nicht prosperirenden Bahnen zieht. Der Staat aber steht dabei vor der schwierigen Frage: ob durch dieselben Opfer, die er für die Erzielung der Fusionen durch Gewährung oder Erhöhung von Garantien und Bewilligung sonstiger Vortheile zu bringen hat, nicht das öffentliche Wohl weit wirksamer gefördert werden würde, wenn er sie auf Erhaltung und Ausbildung der Individualität der kleinen Linien wendete, da diese identisch ist mit Förderung einer der Hauptbedingungen des österreichischen Staatswohles: der sorgsamen Pflege der örtlichen Interessen, der Aufschliessung der provinziellen Mittel und der Entwicklung der Bewegungstendenz in bisher ruhenden und latenten, localen, materiellen und intellectuellen Schätzen und Kräften.

Die centralistische Tendenz der Fusionen und der damit organisch verbundenen „Orga-

nisation der Monopole" läuft daher immer dem ersten und kategorischten Erfordernisse des wirthschaftlichen Wohles Oesterreichs, diametral entgegen.

Organisation des self help durch Staatshilfe.

Auf Organisation des „self help" der schwach frequenten Bahnen, durch Anwendung der in der Vielgestaltbarkeit des Eisenbahnwesens liegenden, vielzähligen wirksamen Mittel und Unterstützung dieses „self help" durch die Gestattung, die staatlichen Vorschriften für Bau und Betrieb der Bahnen, diesen vielgestaltigen Mitteln anschmiegen zu dürfen — nicht auf „Organisation der Monopole" und die Wirksamkeit des „deus ex machina" baarer Beihilfe aus dem Beutel der Steuerpflichtigen, muss die Eisenbahnpolitik der österreichischen Regierung gerichtet sein, wenn sie in der Landeseigenart, im germanischen Sinne der Verwaltung, wurzeln und nicht blos palliativ, sondern wirklich heilend und fördernd wirken soll.

Politik des Eisenbahn-Baues.

Sachgemäss parallel mit der Eisenbahnpolitik in Bezug auf die betriebenen Bahnen, wird sich die der Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnbaues bewegen.

Niemand, der die Verhältnisse Oesterreichs, von umfassenden Gesichtspunkten aus, sachverständig betrachtet, kann sich der schon oben ausgesprochenen Ueberzeugung verschliessen, dass das Netz von Bahnen höherer Ordnung, welches den dermal bestehenden und sich auf geraume Zeit hin etwa entwickelnden Hauptverkehrsrichtungen entspricht, vollendet, ja, an vielen Stellen mit zu theuern Maschen überladen ist, dass sich kaum noch eine Richtung mit gutem Gewissen bezeichnen lässt, in welcher, mit einiger Aussicht auf Rentabilität, sich eine Bahn mit einem Anlagecapital errichten liesse, das die Unternehmungslust der Finanzinstitute, Gründer und General-Bauunternehmer locken könnte.

Vorsicht bei Prüfung der Projecte im Hauptbahnstyle.

Mit grosser, ja, grösserer Vorsicht als bisher, wird daher die Regierung die Projecte, besonders in ihren verkehrsstatistischen Voranschlägen, zu prüfen haben, die ihr für den Bau von Bahnen im Hauptbahnstyle zugehen — auf dass die Zahl der hilferufenden Bahnen sich nicht in Jahr und Tag gemehrt habe! —

Herstellung des Zufuhr-Linien-Netzes durch den Staat.

Aber Oesterreich entbehrt noch, wie oben dargethan ist, aus eben erläuterten Gründen, des grossen Zufuhrnetzes wohlfeiler Bahnen, deren dies grosse Reich, vor allen europäischen Culturstaaten, zum Aufschluss und für

die Verwerthung seiner reichen, aber auf grosse Flächen vertheilten, über- und unterirdischen Bodenschätze, unabweislich bedarf.

Je ferner sich die bisherigen Factoren der Eisenbahngründung und Herstellung, der Inslebenrufung der unerlässlichen wohlfeilen Zufuhr- und Aufschluss-Eisenbahnen halten und ihrer Natur nach halten müssen, um so gebieterischer wird die Verpflichtung der Regierung, für Befriedigung des Bedürfnisses des Gesammtstaates in dieser Richtung, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln, einzutreten. Es wird dies fortan einen Haupttheil ihrer Eisenbahnpolitik bilden, wenn der vorliegende kategorische Imperativ klar erkannt wird.

Einschränkung der österreichischen Absatzgebiete.

Wenn ein System klug disponirter, wohlfeiler Bahnen dieser Art nicht bald gebaut wird, steht der österreichischen Industrie vielfache Ueberflügelung, die Verdrängung vieler österreichischer Bodenproducte von ihren Haupt-Absatzmärkten bevor.

Sollte auch nur noch auf eine kurze Zeit hin, der Transport des österreichischen (ungarischen) Getreides, vom Productionspunkte aus bis zur nächsten Eisenbahnstation, so hoch zu stehen kommen, wie der des amerikanischen, von den Häfen in den Südstaaten bis nach Liverpool, Belgien und Havre, so gehen England, Frankreich, Skandinavien etc. für den österreichischen Getreideabsatz rettungslos verloren.

Schon concurriren, schritthaltend mit der Ausbildung ihrer überaus rationell entwickelten Secundärbahnnetze, sehr häufig siegreich, Schweden und Norwegen mit Oesterreich in Beschickung des Orientes mit Holzwaaren, weil ihm die Waldaufschlusslinien fehlen, die jene besitzen etc.

Erweckung und formale Gestaltung der Localinteressen für wohlfeile Bahnen. Ungarische Ried-Gesetze.

Es wird, bei Schaffung dieser wohlfeilen Linien, von der die Speculation selbst dort fernzuhalten sein dürfte, wo sie sich etwa einzumischen Lust haben sollte, vor Allem darauf ankommen, das Interesse der Adjacenten für dieselben zu erwecken, beziehentlich dieselben zu Leistungen heranzuziehen. Meist bleiben dergleichen Vereinbarungen indess illusorisch, wenn sie nicht bestimmte legale Basen erhalten. Die Form der ungarischen, sogenannten „Ried-Gesetze“, durch welche die Beitragsleistungen der Adjacenten zu den Kosten der Wasserlaufregulirungen gestaltet werden, kann als bereits praktisch bewährter Vorgang hiefür dienen. Diese Gesetze bestimmen die Beiträge nach Massgabe des Nutzens, den die Adjacenten, bis zu einer gewissen Distanz vom Wasserlaufe, von der Regulirung ziehen, durch feste Vereinbarungen.

Diese Beträge, für welche die Comitate garantiren, werden mit den Steuern von Staatswegen eingehoben.

Auch stoffliche und Arbeitsleistungen können von Adjacenten und Gemeinden erlangt werden, wie mannigfache Beispiele, besonders auch in Schottland, zeigen.

Förderung der Herstellung des Zufuhr- und Aufschlussnetzes durch Selbstbau des Staates und Suspendirung beengender Vorschriften.

Da, wo diese Methoden aber zur Schaffung der Bahnen dieser Gattung nicht ausreichen, ist die Staatshilfe an ihrem geeignetsten Platze. Und zwar wird diese Hilfe nicht allein im Zuschuss pecuniärer Mittel, beziehentlich vollständiger Herstellung der Linien durch den Staat, sondern ganz vornehmlich auch in Suspendirung der polizeilichen und administrativen Bau- und Betriebsvorschriften bestehen, welche für die Sicherung grosser, schnell betriebener Linien unerlässlich, für diese Zufuhrstrecken aber zum grossen Theile überflüssig sind, und den Bau und Betrieb derselben theuer machen. Fast als einziges, die Prosperität der Zufuhr und Aufschlusslinien bedingendes Constructionsprincip wird dabei festzuhalten sein, dass ihr Verkehr in directer Wechselwirkung mit dem der Hauptbahnen stehen, der Betriebsmittelpark beider Systeme auf allen Linien gleichmässig verwendbar sein müsse, der Fluss der Transporte von ihren Urquellen bis zur Bestimmungsstelle ein ununterbrochener zu sein habe. Spurweite und Durchfahrtsprofil auf den Zufuhr- und Aufschlusslinien müssen zur Erreichung dieses Zweckes allenthalben dieselben sein, wie auf dem Hauptsysteme.

Gleichheit der Spur und des Durchfahrtsprofiles, der Zufuhr- und Aufschlussbahn mit denen der Hauptbahn.

Betrieb der Zufuhr- und Aufschlussbahn.

In sehr vielen Fällen wird es sich empfehlen, die Betriebsführung solcher Zufuhr- und Aufschlusslinien in der einfachsten, von Fall zu Fall, nach Individualität der Verhältnisse zu gestaltenden Form, vom erbauenden und besitzenden Staate selbst besorgen zu lassen und die Errichtung der Localdirectionen auf den Hauptstaatsbahnen würde dafür die organische Basis bilden. In anderen wird es zweckmässiger sein, dieselbe den Privatbahnlinien zu überlassen, in die jene einmünden, wenn die intellectuelle Construction der Verwaltung derselben Garantien für die höchstmögliche Oekonomie bietet.

Auf Zufuhr- und Aufschluss-

Principiell wird es aber im Sinne einer weisen Eisenbahnpolitik sein, auf hohe Verzinsung der für diese unerlässlichen Bauten verwendeten, übrigens verhältnissmässig

linien verwendete Capitalien sind hinsichtlich ihrer Verzinsung den für Chausseen, Häfen etc. verausgabten verwandt zu betrachten.

nicht sehr bedeutenden Capitalien, keinen allzubedeutenden Werth zu legen.

Die Herstellung der Zufuhr- und Aufschlusslinien wird in der Eisenbahnpolitik Oesterreichs im gleichen Sinne aufzufassen sein, wie die der Chausseen, Häfen, strategischen Bauten, Wasserlaufregulirungen etc., für deren, vom Staate aufgewandte Anlagecapitalien, auch nur eine mittelbare Verzinsung erwartet, eine solche aber nirgends angestrebt wird.

Damit soll nicht gesagt sein, dass wohlfeile Zufuhr- und Aufschlusslinien, wenn sie weise construirt und individuell administrirt werden, nicht in sehr vielen Fällen ihren Besitzern das aufgewendete Capital verzinsen, nicht fast immer ihre Betriebskosten decken könnten, so dass der Nutzen, den sie der Staatswohlfahrt bringen, als reines Facit übrig bleibt.

Organisation der Staats-Oberaufsicht über Eisenbahnen.

Aus der so eben dargelegten Eisenbahnpolitik, welche sowohl die nothwendige Gestaltung der Position der Staatsverwaltung im Bereiche der bestehenden Bahnsysteme, als der folgerichtigen Principien für die Zukunft des Bahnbaues durch den Staat umfasst und ihrerseits nur eine Consequenz der Nothwendigkeiten ist, welche die Eigenart des Landes, die Natur der Geschäfte, die Wechselwirkung zwischen Production und Verkehr und der Civilisationsgrad Oesterreichs für die Fortentwicklung des Eisenbahnwesens in diesem grossen Reiche geschaffen haben, ergiebt sich von selbst und folgerichtig die Lösung des letzten der oben aufgeführten Probleme, die „Organisation der Staatsoberaufsicht über das Eisenbahnwesen."

Schon oben haben wir der Verhältnisse Erwähnung gethan, die alle, leider so vielfachen, Versuche scheitern liessen, den Kräften, praktisch gesprochen, den Behörden, deren Amt es sein sollte, einerseits durch universale Kenntnissnahme von allen die Gesammtheit des Eisenbahnwesens betreffenden Momenten, der Staatsregierung die factische Basis für die Gestaltung ihrer Eisenbahnpolitik und Administration zu liefern; anderseits die Willensmeinung der Regierung und die gesetzlichen Vorschriften für Sicherung der merkantilischen und administrativen Manipulation des Bahnbetriebes in fachlich entsprechender Weise zur Ausführung zu bringen und die Bahnbauten und technischen Herstellungen, mit voller Kenntniss des zubehörigen wissenschaftlichen und Erfahrungsmaterials, zu inspiriren — eine Verfassung zu geben, die ihre ökonomischste und zugleich ergiebigste Ausnützung gestattete, das Mass ihrer Wirksam-

keit auf ein Maximum höbe und ihre entsprechendste Ergänzung in zwekmässiger Weise geschehen liesse.

Wir haben aus jener Darlegung gesehen, dass dieser Zweck unter dem Obwalten der betreffenden Verhältnisse absolut nicht zu erreichen, dass jedes Experiment einer neuen Organisation der Oberaufsichtsbehörde ein neuer Streich ins Wasser sei, so lange sie ungeändert fortbestehen, da sie jeder organischen Gestaltung dieser Behörde, aus ihrer Aufgabe und aus der Natur der Bereiche heraus, die sie beaufsichtigen soll, die Basis entziehen.

Jede andere aber muss selbstverständlich unlebensfähig sein.

Schwächen der Staats-Oberaufsicht in den Mängeln der Eisenbahnpolitik wurzelnd.

Wie wir ebenfalls schon oben erwähnten, stehen die Schwächen, an der alle Organisationsversuche laborirten, im innigsten Rapporte mit denen, an welchem das ganze österreichische Eisenbahnsystem leidet, und die zu beseitigen, ja auch nur objectiv genug zu erkennen, man bisher weder Kraft noch Muth genug besessen hat.

Analog damit, dass die Eisenbahnverwaltungen Oesterreichs, die bis auf einen verschwindenden Bruchtheil in Wien accumulirt, von Wien aus in höchster Instanz die Geschäfte, auf der entferntesten Bahn, leiten, ist die ganze Aufsichtskraft des Reiches in Wien in der „General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen“ concentrirt.

Neueste Organisation beseitigt Nichts von den Fundamental-Mängeln.

Dem Mangel an Vertretung der technischen Intelligenz und Directive im Handelsministerium selbst, hat man in neuester Zeit, durch Einschaltung eines leitenden Mitgliedes desselben, in der Person eines hervorragenden Bautechnikers, bis zu einem gewissen Grade abzuhelfen, gesucht.

Dadurch ist ein Fortschritt geschehen. Hingegen hat auch die neueste Organisation der General-Inspection Nichts von den Schwierigkeiten, Schwerfälligkeiten und organischen Uneigentlichkeiten beseitigt, die aus deren Stellung als Mittelbehörde zwischen Aufsichtssphäre und Ministerium erwachsen, vielmehr dieselben, durch die Unklarheiten, die sie enthält und ihre Complication, eher vermehrt als vermindert.

Irrige Stellung der General-Inspection ferner unhaltbar.

Die Zwitterstellung der General-Inspection, die sie bald zum Organ, bald zum Elemente des Ministeriums macht, war bisher nur unpraktisch und hinderlich, wird aber völlig unhaltbar, sobald eine geänderte Eisenbahnpolitik das gemischte Eisenbahnsystem ins Leben gerufen haben wird, welches, seinerseits, die Errichtung von „k. k. Localeisenbahndirectionen“ nothwendig im Gefolge hat.

Complication der Geschäfte

Diese k. k. Eisenbahndirectionen, welche ebenfalls Mittelbehörden sein würden, nur durch Vermittlung der

durch dieselbe. General-Inspection mit dem Ministerium in Beziehung treten zu lassen, wäre disciplinell unthunlich, ganz abgesehen von der unübersehbaren, dadurch hervorgerufenen Complication der Geschäfte und der unnützen Vermehrung derselben. Diese Complication der Geschäfte müsste bis zur Unmöglichkeit der Bewältigung sich steigern, wenn alle technischen Eisenbahn-Agenden, sowohl die, welche die Beaufsichtigung der Privatbahnen, als die, welche die Administration der Staatsbahnen betreffen, die Mittelbehörde der General-Inspection auf ihrem Wege zum Ministerium passiren, hier und dort doppelte Behandlung finden, behufs ihrer höchststelligen Erledigung vielleicht oftmals auf- und absteigen sollten. In der That würde der Lauf wichtigerer Geschäfte, die z. B. von Organen einer Privatbahn ausgehend, von denselben an ihre Direction, von dieser an den Verwaltungsrath, von diesem an die k. k. Local-Inspection, von dieser an die General-Inpection, von dieser an den Ministerial-Fachreferenten und von diesem erst zum Entscheid an den Minister gelangten, eine Complication und Verlangsamung erleiden, ohne Vergleich bedenklicher als jene, welche man von einer gewissen Organisation der Reichsbehörden in Deutschland fürchtete und gegen die sich die ganze fachliche Intelligenz im deutschen Reiche erhoben hat.

Noch dazu ist die neue Organisation der General-Inspection weit complicirter angelegt, als die, an welche man bei Errichtung der deutschen Reichs-Aufsichtsbehörde gedacht hat.

Die Existenz der General-Inspection als solche, als Mittelbehörde, die jetzt schon von sehr fraglicher Erforderlichkeit ist, wird somit absolut unhaltbar, mit Eintritt einer gesunden Eisenbahnpolitik.

Hingegen lösen sich alle Widersprüche, Conflicte, Erschwernisse, Complicationen und Geschäftshindernisse von selbst, wenn die General-Inspection einfach in eine Abtheilung des Ministeriums verwandelt und die Aufsicht über Privat- und Staatsbahnen, und die Administration des Baues und Betriebes der letztern, direct von dieser Ministerial-Abtheilung geleitet würde. In dieser würden dann die Referenten für alle Geschäftsdisciplinen zu fungiren haben, die jetzt in den Abtheilungen des Ministeriums und in der General-Inspection vertheilt thätig sind. Die bedenkliche Vieltheilung der letztern würde sich dann von selbst durch Aufgehen in der selbstverständlichen und nothwendigen Vieltheiligkeit der Ministerial-Abtheilung,

die allerdings weit mehr den Charakter eines Eisenbahn-Ministeriums als den einer Ministerial-Section erhalten würde, aufheben.

Local- und Provinzial-Inspectionen.

Folgerichtig und organisch ergäbe sich hieraus dann die Decentralisation der eigentlichen, polizeilichen und administrativen Ueberwachung der Eisenbahnen und die Schaffung und Vertheilung von, permanent in den Beaufsichtigungsdistricten sesshaften, Organen der Staats-Oberaufsicht über das ganze Reich.

Diese Organe, etwa „Provinzial- oder Local-Inspectionen" genannt, würden direct mit der Ministerialabtheilung für Eisenbahnen, auf kürzestem Wege, und ohne verzögernde Zwischenthätigkeit etwa einer Central-Inspection oder General-Direction (weder für Bau noch Betrieb der Bahnen) in Beziehung zu stehen, von dieser sämmtliche Erledigungen zu empfangen haben, selbstverständlich mit der vollen Autorität und Verantwortlichkeit des Ministeriums selbst.

Organisation der Provinzial- und Local-Inspectionen.

Diese „Provinzial-Inspectionen" würden mit allen fachlichen Kräften, welche zu Erörterung, Beurtheilung, bezüglich Erledigung jeder Eisenbahnangelegenheit orforderlich sind, auszurüsten sein, daher, im Minimum, aus drei wirklichen Mitgliedern, einem juristisch, einem technisch und einem merkantilisch Instruirten zu bestehen haben, die, je nach den, den Provinzial- und Local-Inspectionen zeitweilig zu übertragenden Specialthätigkeiten: Untersuchung grosser Unfälle, Ausführung von Vorarbeiten für neue Bahnen, Anstellung von statistisch-volkswirthschaftlichen Erörterungen in Bezug auf Concessionirungen etc. mit den geeigneten Capacitäten zu verstärken sein würden, die man ihnen dann, nach Befinden, von der nächsten Staatseisenbahn-Direction, aus dem Ministerium, oder auch aus anderen Landesbehörden zuwiese.

Local- und Provinzial-Inspection nicht mit Staatsbahn-Direction zu verschmelzen.

In keinem Falle aber dürften diese Local- oder Provinzial-Inspectionen mit den Staatseisenbahn-Directionen vereinigt werden, da sie diesen in gleicher Weise beaufsichtigend und controlirend gegenüber zu stehen haben würden, wie den Privat-Eisenbahnverwaltungen.

Geschäftsbereiche der Local- und Provinzial-Inspectionen.

Der Geschäftsbereich der Local-Inspectionen würde, nach Befinden, nach Provinzen oder Kronländern, vielleicht aber, noch praktischer, nach dem Bereiche von Bahncomplexen abzugrenzen sein, deren Tendenzen sie zu einer gewissen Einheitlichkeit der Behandlung seitens der Staatsoberaufsicht geeignet macht. Durch letztere Massnahme würde sich auch ein Bedenken erledigen, welches, der Stärke der Regierung allzuwenig vertrauend, gegen die Organisation von Provinzial-Inspectionen, die der Verfasser mit anderen Massnahmen (Verwandlung der General-In-

spection in eine Ministerial-Abtheilung etc.), schon gleich nach seinem Eintritte in den österreichischen Staatsdienst, im Jahre 1870, anregte, erhoben worden ist und in der Befürchtung gipfelte, dass dadurch gewissen decentralistischen, politischen Tendenzen Vorschub geleistet werden könnte. Diese Gefahr ist wohl nicht, war wohl nie vorhanden. Unzweifelhaft würde, im Gegentheile, die Schaffung der Local-Eisenbahn-Inspectionen, indem sie der staatlichen Eisenbahn-Oberaufsicht jene Localkenntniss, Unmittelbarkeit der Erörterung und Einwirkung, und die Energie und Promptheit verleihen, deren sie zur Erreichung ihrer Zwecke unerlässlich bedarf, und in ihrer dermaligen centralistischen Organisation total entbehrt, die Staatsregierung im Allgemeinen von vielen, ihr wichtigen, auch nicht dem Eisenbahnwesen direct zugehörigen Verhältnissen in den Provinzen besser orientirt halten, als dies auf anderem Wege erreichbar ist.

Beseitigung hemmender Vorschriften.

Als selbstverständlich tritt dem Fachmann die Nothwendigkeit entgegen, bei Neugestaltung der Staats-Oberaufsicht über Eisenbahnen, in einem aus der Praxis des Verkehrs- und Eisenbahnlebens Oesterreichs heraus, organisch entwickelten Sinne, auch die sämmtlichen, zum Theil völlig veralteten Anordnungen und Gesetze, welche diese Oberaufsicht betreffen, neu in einem Geiste zu bearbeiten, der dieser Neugestaltung entspricht. Die Bestimmungen, welche zu geistloser Generalisirung, zu polizeimässigem Eingriff in die Details verleiten, müssten daraus entfernt, der individualisirenden Kraft der Behörden darin mehr Spielraum gegeben werden. Fest steht, dass Organisation, Institution und leitende Bestimmung für die Oberaufsicht über die Eisenbahnen auf Grundlagen neu geschaffen werden muss, die sie als ein Institut erkennen lassen, welches die grossen Zwecke der Eisenbahnen zu fördern, sie in ihren Bestrebungen zu unterstützen und zu sichern und nicht dafür bestimmt ist, als bureaukratisch-polizeiliche Last beklemmend auf ihnen zu ruhen.

Die Vereinbarungen, welche über Gestaltung der deutschen Eisenbahnen und ihrer Verkehrsverhältnisse, im Vereine deutsch-österreichischer Eisenbahn-Verwaltungen getroffen worden sind, werden ungefähr das hierfür technisch Nöthige umschliessen.

Decentralisation Errichtung von Localbehörden

Die Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen träte durch diese Organisation nicht allein in jene directe Beziehung und Wechselwirkung mit dem Leben der Verkehre und allen jenen Verhältnissen, die darauf Einfluss üben

(auch in den entlegenen Theilen des grossen Reiches), deren sie zur gleichmässigen Wahrung aller Interessen aller Landestheile und zur vollständigen Erfüllung ihres hohen Amtes bedarf, sondern sie erhielte auch jene Macht, welche die unmittelbare Autopsie, der sofortige und rasche Eingriff immer am Ort befindlicher, wohl von den Localverhältnissen instruirter Organe verleihen. Diese eminenten Vortheile sind durch Entsendung von Organen der Centralstellen oft auf weite Fernen, in ihnen völlig unbekannten Gegenden hin, niemals zu erreichen.

unerlässliche Bedingung für Schaffung wirksamer Oberaufsicht über Eisenbahnen.

Zugleich erhielte der Organismus des Geschäftsganges innerhalb der Oberaufsichtsbehörden, die einfachst denkbare, kürzeste und praktischste Form, durch Beseitigung aller Elemente, welche zwischen der unmittelbaren Lebensanschauung und Action der Aufsicht und der principiengebenden und entscheidenden Behörde, dem Ministerium, liegen.

Einfachster Organismus der Geschäftspraxis.

Die Decentralisation der Oberaufsicht, die Schaffung der Local- und Provinzial-Aufsichtsbehörden, ist daher „conditio sine qua non“ für ihre, den Erfordernissen des Eisenbahnlebens wirklich gemässe Organisation.

Jede Organisation der Centralbehörden ohne diese wird, wie gesagt, immer nur ein Schlag ins Wasser sein.

Mit der Erwerbung von grossen Eisenbahnlinien für den Staat tritt auch die Recrutirung des Personals für die Oberaufsicht in ein neues, völlig umgestaltendes Stadium.

Recrutirung des Personals für die Oberaufsicht.

Die Regierung ist dann nicht mehr genöthigt, ihre Aufsichtsorgane, ohne sie anders als durch Empfehlung der Beaufsichtigten und vom Hörensagen kennen lernen zu können, von den Privatbahnen zu erwerben, immer in der Gefahr, nur halb brauchbares, einseitig, durch den Dienst auf nur einer Bahnlinie, gebildetes, günstig oder ungünstig durch die früheren Dienstverhältnisse beeinflusstes Material zu erhalten, das, im besten Falle, von denen besser gekannt ist, die es beaufsichtigen soll, als von der Regierung, der es zu dienen hat.*)

Unter den eigenen Augen kann dann die Staatsverwaltung ihre Organe auf ihre eigenen Linien schulen. Die Entwickelung, die Befähigung jedes Einzelnen, von Anfang

Schulung des Personals.

*) Das Vorhandensein eminenter Kräfte in der jetzt bestehenden Oberaufsichtsbehörde ist dadurch in keiner Weise in Abrede gestellt. D. V.

an, fest im Auge behaltend, ihre fachliche Vielseitigkeit durch Beschäftigung in verschiedenen Dienstbranchen fast beliebig steigernd, ihre Kenntnisse der Verkehrs- und Administrationsverhältnisse in allen Provinzen des Reiches, durch Versetzung an verschiedene Staatsbahnlinien, ausbreitend, jedem Einzelnen die Erfahrungen auf dem Gesammtcomplexe der Staatsbahnen zugänglich haltend, dem Bedarf an Kräften in den verschiedenen Fächern durch geeignete Erweiterung der Ausbildung in denselben Rechnung tragend: kann sie sich ein Personal für die Oberaufsicht der Eisenbahnen erziehen, welches an praktischer Erfahrung, Weite der Anschauungen, Verhältniss- und Localkenntniss den Personalen jeder einzelnen Privatbahn überlegen ist — so — bei Ausübung seiner Functionen, in gar nicht genug zu schätzender Weise, die intellectuelle Autorität zu der der amtlichen Stellung fügend.

Durch diese Form der Recrutirung allein würde der Staatsoberaufsicht sicherer das Erreichen ihrer Zwecke gewährleistet werden, als durch alle internen Organisationen, die man ihr geben kann, ohne dieselbe aber wird sie, auch mit der besten Organisation, ihrem Amte nie, im erforderlichen Masse, gerecht werden können.

Der Staat als Parthei und Aufsichtsführer zugleich.

Unausbleiblich würde, mit Herstellung des gemischten Bahnsystems in Oesterreich auch hier die Schwierigkeit hervortreten (und vielleicht im höheren Masse als anderswo), die darin liegt, dass der aufsichtführende Staat, durch eigenen Besitz von Bahnen, Parthei, Concurrent und Richter zugleich wird.

Wie oben dargethan, bemüht man sich zur Zeit, diese Schwierigkeiten im Staatenbunde Deutschland durch die Gesetzgebung und geeignete Organisation der Reichsbehörden, die neutral über Staats- und Privatbahnen zu stehen haben werden, zu besiegen und das Bestreben kann und muss über kurz und lang zu erspriesslicher Lösung führen.

In einem Einheitsreiche wie Oesterreich, liegt die Lösung der Aufgabe weniger einfach und natürlich, da eine selbstverständlich neutrale Obmacht über die Staatsregierung als Eisenbahneigenthümer nicht vorhanden sein kann.

Es muss daher, auf gesetzlichem Wege, eine Potenz im Staatsleben geschaffen werden, deren Natur und Organisation ihre möglichste Neutralität, sowohl den Staats- wie den Privatbahnverwaltungen gegenüber, gewährleistet und von deren Anschauungen und Aussprüchen in Sachen des Eisenbahnwesens, die Regierung in ihren Massnahmen,

nur auf persönliche Verantwortung der Minister hin, abweichen darf.

Eisenbahnrath in Oesterreich.

Es kann diese Potenz kaum eine andere als die Form eines „Eisenbahnrathes“ haben, der aus Eisenbahnfachmännern der Regierung, der Bahnen, Mitgliedern hoher Gerichtshöfe, einiger Handelskammern und einigen Männern, deren Unabhängigkeit und Klugheit notorisch ist, zusammengesetzt, nicht allein als permanentes Schiedsgericht in allen Differenzen zwischen der Staatsgewalt als Bahneigenthümer und Privatbahneigenthümern, sondern auch, als moralisch entlastendes Organ, die Regierung mit seinem Rathe in allen Eisenbahnangelegenheiten unterstützt (wie Concessionsertheilungen etc.), an die sich irgend ein politisches oder moralisches Odium knüpfen könnte. Die Mitglieder dieses Eisenbahnrathes müssten unabsetzbar sein.

Consequenter Gang der vorstehenden Erörterungen.

Unser Versuch, die Probleme, welche der österreichischen Eisenbahnpolitik jetzt vorliegen und die wir an die Spitze dieser kleinen Schrift gestellt haben, ihrer praktischen Lösung zuzuführen, schliesst hiemit ab.

Der Versuch leitete uns durch die Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnsystems aus der Eigenart der Länder und Völker, zu der Erkenntniss, dass sich diese beiden Momente bedingen, wie Wirkung und Ursache, dass das Eisenbahnsystem jedes Landes, daher so fest bedingte Formen, ein so consequent gestaltetes Wesen erhalten hatte, wie die Producte von dessen Boden und Klima. Wir durften daraus logisch-correct, folgern, dass sich Theile und Einrichtungen des Systems jedes Landes nur selten ohne die wesentlichsten Modificationen auf ein anderes übertragen lassen, so dass endlich selbst der Rath, den man sich bei fremden Institutionen erholen kann, weit öfter ein negativer als ein positiver sein wird.

Wenn daher die Vorschläge, die wir zur Lösung der Probleme, in Vorstehendem der öffentlichen Meinung unterbreiteten, mit nur zeitweiligem, vorsichtigem und kritischem Hinhören nach den berathenden Stimmen, welche aus der Eisenbahnpolitik anderer Länder herüberklangen, fast lediglich aus den Bedingungen hergeleitet wurden, welche die Individualität Oesterreichs, seines Landes- und Nationalcharakters, seines Verkehres, und der Modusder Eisenbahnentstehung, Verwaltung und Beaufsichtigung im Bereiche dieses grossen Landes, das zu den reichsten und schönsten Europas gehört, aufstellen, so ist dies eben Folge jener Erkenntniss.

Principielle Resultate.

Wir sind dabei auf die Politik der freien Wechselwirkung der Staats- und der Privatindustrie, in der Eigenschaft beider als Eigenthümer von Eisenbahnen, ferner auf die, organisch sich hieraus ergebenden Maximen für die fernere Eisenbahnbauthätigkeit des Staates, endlich auf die Organisation der Staats-Oberaufsicht über die Eisenbahnen, Schritt vor Schritt logisch folgerichtig entwickelnd, gekommen.

Wem der Schritt von dem, was besteht, zu dem, was kommen muss, weil es eben in der Folgerichtigkeit der Thatsachen liegt, zu weit, der Preis an Energie und Mühe für Erringung klar geordneter, logisch nothwendiger Verhältnisse zu hoch erscheint, der möge bedenken, dass dieser Preis über kurz oder lang unwiderruflich doch gezahlt werden muss, dass er aber auch, wie der der Sybillinischen Bücher, steigt, je länger man mit Abtragung der Schuld an die Nothwendigkeiten des Staatslebens zögert.

Recapitulation der Vorschläge zur Lösung der Probleme.

Die hierauf basirten Vorschläge recapituliren wir in wenigen Worten:

1. Gewinnung fachgemässen und wirksamen Einflusses des Staates auf das Tarifwesen, die Technik und Administration der Bahnen im gesammten Eisenbahnsystem Oesterreichs, durch Erwerbung einer Bahnlinie in jeder Hauptverkehrsrichtung, für den Staat: Herstellung des aus Staats- und Privatbahnen gemischten Systems.

2. Beseitigung der finanziellen Misslage vieler Bahnen durch:

a) Reduction des Verhältnisses zwischen ihrer Betriebs-Einnahme und Ausgabe durch Umgestaltung der Betriebsform nach der Individualität der Linie;

b) Beseitigung der dieser Massnahme entgegenstehenden Vorschriften und Einrichtungen;

c) Verwandlung von Hauptbahnen in Secundärbahnen;

d) Reduction von deren Verzinsungscapital.

3. Zeitweilige Aufgabe des Baues von Bahnen nach Hauptbahnsystem, Ausbau des

Systems, für die Prosperität Oesterreichs unerlässlicher, wegen ihrer Wohlfeilheit aber auf dem Wege der Finanzassociation nicht ins Leben zu rufender Zufuhr- und Aufschlussbahnen unter Beihilfe des Staates, oder ganz durch denselben.

4. Organisation der Oberaufsicht des Staates über das Eisenbahnwesen auf Basis des gemischten Eisenbahnsystems.

a) Verwandlung der General-Inspection der Eisenbahn in eine Ministerial-Abtheilung;

b) Decentralisation der unmittelbaren Oberaufsicht und Ueberwachung in „Local- oder Provinzial-Inspectionen“;

c) Errichtung von Local-Directionen für Leitung der Staatsbahnlinien;

d) Recrutirung des Personals der Oberaufsicht von den Staatsbahnen; dessen Schulung auf denselben.

5. Errichtung eines Eisenbahnrathes zur Ausgleichung der Missverhältnisse, die aus der Doppeleigenschaft der Staatsverwaltung als Eigenthümerin von Bahnen und Aufsichtsbehörde erwachsen und zur moralischen Stützung der Regierung bei Entscheidung von Fragen der Eisenbahnpolitik.

Inhalt.

	Seite
Vorrede	5
I. Einleitung	7
II Die vier Probleme der österreichischen Eisenbahn-Politik	14
III. Blicke auf die Entwicklung der Eisenbahn-Politik ausserösterr. Länder	15
IV. Entwicklung des Eisenbahnwesens in England	17
V. Entwicklung des Eisenbahnwesens in Frankreich	26
VI. Entwicklung des Eisenbahnwesens in Belgien	43
VII. Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland	46
VIII. Entwicklung des Eisenbahnwesens in Oesterreich	63
IX. Die Lösung der Probleme	87

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or
on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

5Mar'65JT
REC'D LD
FEB 26'65-11 AM

LD 21A-60*m*-4,'64
(E4555s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

YC 89127